



Geschäftsbericht

CONNECTING PEOPLE, CULTURES AND
ECONOMIES IN A SUSTAINABLE WAY

2024



☰ INHALT

3	Unternehmen	239	Konzernabschluss
3	Kennzahlen	240	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
5	Der Vorstand	240	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
6	Brief des Vorstands	241	Konzernbilanz
8	Bericht des Aufsichtsrats	242	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
13	Lufthansa Aktie	243	Konzern-Kapitalflussrechnung
		244	Konzernanhang
16	Zusammengefasster Lagebericht	342	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
17	Grundlagen des Konzerns		
33	Wirtschaftsbericht	343	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
51	Geschäftsfelder		
73	Chancen- und Risikobericht	353	Vergütungsbericht
89	Prognosebericht		
93	Corporate Governance	379	Weitere Informationen
100	Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung		
234	Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)		

Navigation im Bericht per Mausklick

☰ Inhaltsverzeichnis

☰ Kapiteltrenner

🔍 In-PDF Suche

Weiterführende Informationen

➤ Seitenverweis

🔗 Internetverweis

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

Die Lufthansa Group

UNTERNEHMEN

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

Wesentliche Kennzahlen 2024



37,6

Umsatz
in Mrd. €

+6 %



1,6

Adjusted EBIT
in Mrd. €

-39 %



4,4

Adjusted
EBIT-Marge
in %

-3,2 P.

KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	37.581	35.442	6
davon Verkehrserlöse	Mio. €	31.439	29.926	5
Operative Erträge	Mio. €	40.542	38.429	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	39.097	35.960	9
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	3.982	4.910	-19
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	1.645	2.682	-39
EBIT	Mio. €	1.731	2.669	-35
Konzernergebnis	Mio. €	1.380	1.673	-18
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	47.052	45.321	4
Eigenkapital	Mio. €	11.594	9.709	19
Nettokreditverschuldung	Mio. €	5.744	5.682	1
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	2.566	2.676	-4
Operativer Cashflow ³⁾	Mio. €	3.892	4.905	-21
Bruttoinvestitionen ²⁾	Mio. €	3.743	3.576	5
Nettoinvestitionen ³⁾	Mio. €	2.392	2.771	-14
Adjusted Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	840	1.846	-54
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Adjusted EBITDA-Marge ¹⁾	%	10,6	13,9	-3,3 P.
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	4,4	7,6	-3,2 P.
EBIT-Marge	%	4,6	7,5	-2,9 P.
Adjusted ROCE ¹⁾	%	7,2	13,1	-5,9 P.

		2024	2023	Veränderung in %
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	6,18	8,05	-23
Ergebnis pro Aktie	€	1,15	1,40	-18
Dividendenvorschlag	€	0,30	0,30	-
Leistungs- und Umweltdaten				
Flüge	Anzahl	991.752	946.132	5
Fluggäste	Tsd.	131.300	122.535	7
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	326.176	300.582	9
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	271.038	249.269	9
Sitzladefaktor	%	83,1	82,9	0,2 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	17.119	15.497	10
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9.957	8.735	14
Fracht-Nutzladefaktor	%	58,2	56,4	1,8 P.
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gramm	87,5	88,7	-1
Mitarbeitende				
Mitarbeitende zum Stichtag	Anzahl	101.709	96.677	5
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	100.290	110.264	-9

¹⁾ Herleitung [Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, Finanzielle Entwicklung](#).

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Veröffentlichungstag: 6. März 2025.

KENNZAHLEN GESCHÄFTSFELDER

PASSAGIER-AIRLINES

T002 KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

		2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	29.690	5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	27.869	4
Adjusted EBIT	Mio. €	1.046	-49
Adjusted EBIT-Marge	%	3,5	-3,7 P.
Adjusted ROCE	%	8,5	-10,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	3.275	6
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	65.172	7

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



29,7

Umsatz
in Mrd. €

+5 %



1.046

Adjusted EBIT
in Mio. €

-49 %



3,5

Adjusted
EBIT-Marge
in %

-3,7 P.

LOGISTIK

T003 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.263	10
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.054	10
Adjusted EBIT	Mio. €	251	15
Adjusted EBIT-Marge	%	7,7	0,3 P.
Adjusted ROCE	%	8,2	0,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	149	-22
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.261	3

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



3,3

Umsatz
in Mrd. €

+10 %



251

Adjusted EBIT
in Mio. €

+15 %



7,7

Adjusted
EBIT-Marge
in %

+0,3 P.

TECHNIK

T004 KENNZAHLEN TECHNIK

		2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	7.441	14
davon Außenumsatz	Mio. €	5.036	15
Adjusted EBIT	Mio. €	635	1
Adjusted EBIT-Marge	%	8,5	-1,1 P.
Adjusted ROCE	%	10,9	-1,1 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	206	50
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	24.499	7

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



7,4

Umsatz
in Mrd. €

+14 %



635

Adjusted EBIT
in Mio. €

+1 %



8,5

Adjusted
EBIT-Marge
in %

-1,1 P.



Der Vorstand

DEUTSCHE LUFTHANSA AG



Von links:

Dieter Vranckx
Chief Commercial Officer

Geb. 1973, MBA,
Vorstandsmitglied seit 2024,
bei der Lufthansa Group seit 1998

Grazia Vittadini
Chief Technology Officer

Geb. 1969, Luftfahrttechnikingenieurin,
Vorstandsmitglied seit 2024,
bei der Lufthansa Group seit 2024

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

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

Till Streichert
Finanzen

Geb. 1973, Doktor in Philosophie,
Vorstandsmitglied seit 2024,
bei der Lufthansa Group seit 2024

Michael Niggemann
Personal & Recht, Arbeitsdirektor

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





Brief des Vorstands

Sehr geehrte Damen
und Herren,
liebe Aktionärinnen
und Aktionäre,

die Faszination für das Fliegen ist ungebrochen, gerade auch bei jüngeren Generationen. Der Weltluftfahrtverband IATA prognostiziert für dieses Jahr erstmals mehr als fünf Milliarden Passagiere weltweit. Unter diesen positiven Vorzeichen konnte die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2024 ihr Wachstum fortsetzen. Die weiterhin starke Nachfrage wirkte sich positiv auf den Kapazitätsausbau und die Verkehrsleistung unserer Passagier-Airlines sowie unseres Geschäftsfelds Logistik aus. Gleichzeitig war das Jahr 2024 von enormen Herausforderungen und Belastungen geprägt, die unsere Ertragslage deutlich beeinträchtigt haben, sodass wir nicht an die guten wirtschaftlichen Ergebnisse des Vorjahres anknüpfen konnten.

Zu Jahresbeginn haben Streiks verschiedener Beschäftigtengruppen der Lufthansa Group sowie von Beschäftigten bei Systempartnern insbesondere die Flugbetriebe unserer Gruppe getroffen. Das marktweite Kapazitätswachstum vor allem im zweiten Quartal erhöhte den Preisdruck auf die Passagier-Airlines, wodurch die Durchschnittserlöse sanken, vor allem bei unseren Asienverkehren. Im dritten Quartal wirkten sich schließlich eine anhaltend hohe Kosteninflation sowie Effekte aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb negativ auf das Ergebnis aus. Darüber hinaus belasteten die andauernden Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge das Gesamtjahresergebnis – nicht nur durch höhere Wartungs-



und Treibstoffkosten und eine größere Anzahl notwendiger Reserveflugzeuge, sondern auch durch ausbleibende Potenziale zur Erlössteigerung.

Das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines lag dementsprechend deutlich unter dem Vorjahresniveau. Verantwortlich hierfür war nahezu ausschließlich unsere Kernmarke Lufthansa Airlines, deren Ergebnis mit Abstand am stärksten zurückging. Um die Effizienz zu steigern sowie die Produktqualität zu verbessern, hat Lufthansa Airlines im Geschäftsjahr 2024 daher ein umfassendes Turnaround-Programm initiiert. Das Programm zielt darauf ab, die Airline wieder zukunftsfähig aufzustellen und nachhaltig profitabel zu machen.

Die Entwicklung im Geschäftsfeld Logistik war im Geschäftsjahr 2024 von anhaltend hohen Frachtraten und einem starken Asien-Geschäft geprägt. Besonders im vierten Quartal konnte Lufthansa Cargo eine deutliche Ergebnisverbesserung verzeichnen. Im Geschäftsfeld Technik führten die hohe weltweite Nachfrage nach Flugreisen sowie Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Davon konnte Lufthansa Technik als Weltmarktführer im MRO-Geschäft profitieren und erneut ein Rekordergebnis erzielen.

Im Geschäftsjahr 2024 erzielte die Lufthansa Group ein Adjusted EBIT von 1,6 Mrd. EUR, was einem Rückgang von 39 % im Vergleich zum hohen Niveau des Vorjahres entspricht. Das Konzernergebnis sank im gleichen Zeitraum um rund 18 %. Trotz dieses Ergebnisrückgangs möchten wir unsere Aktionärinnen und Aktionäre am positiven Ergebnis teilhaben lassen. Daher werden wir der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende erneut in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vorschlagen.

Vorausschauend rechnen wir für das Geschäftsjahr 2025 erneut mit einem Kapazitäts- und Umsatzwachstum, außerdem mit einem signifikant höheren Adjusted EBIT als im Geschäftsjahr 2024.

2024 konnten wir wichtige strategische Weichen für die Zukunft des Unternehmens stellen. Besonders hervorzuheben sind die Fortschritte beim Umbau vom Luftfahrtkonzern zu einer globalen Airline-Gruppe mit signifikanten Synergien. Im Juli 2024 haben wir den Verkauf von AirPlus an die SEB Kort Bank AG erfolgreich abgeschlossen. Zudem haben wir im Januar 2025 eine Beteiligung von zunächst 41 % an ITA Airways erworben, die als weitere Netzwerk-Airline zügig in die Lufthansa Group integriert wird.

Darüber hinaus haben wir im Geschäftsjahr 2024 die Modernisierung unserer Flotte und die Verbesserung unserer Produkte und Services für unsere Fluggäste weiter vorangetrieben. Im Berichtsjahr konnten wir insgesamt 18 moderne und effiziente Flugzeuge in unsere Flotten aufnehmen. Im Dezember 2024 haben wir unsere Flugzeugbestellungen um fünf zusätzliche hochmoderne A350-1000 Langstreckenflugzeuge erweitert, sodass nun insgesamt 242 Flugzeuge auf der Bestellliste stehen. Diese neuen Flugzeuge reduzieren den Treibstoffverbrauch beziehungsweise den CO₂-Ausstoß im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen um bis zu 30 %. Sie tragen wesentlich zur Weiterentwicklung unserer Flotte bei, indem sie das Reiseerlebnis für unsere Kunden verbessern, die Betriebskosten senken, Umsatzpotenziale bieten, die Flottenvielfalt reduzieren und nachhaltigeres Fliegen ermöglichen.

Im Mai 2024 fand zudem der erste Linienflug eines Airbus A350 mit der neuen Lufthansa „Allegris“-Kabine von München nach Vancouver statt. Mittlerweile sind neun A350 mit dem „Allegris“-Bordprodukt im Einsatz. Mit der sukzessiven Umrüstung auf die Sitze der neuen Produktgeneration „Lufthansa Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ bieten Lufthansa Airlines und SWISS ihren Kundinnen und Kunden ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke.

Unser Umweltengagement haben wir im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Als erste Airline-Gruppe weltweit bietet die Lufthansa Group bereits seit Februar 2023 mit Green Fares einen Tarif für nachhaltigeres Fliegen auf Kurz- und Mittelstrecken an. Dieser nachhaltigere Tarif gewährleistet den Aus-

gleich der individuellen flugbezogenen CO₂-Emissionen. Im Geschäftsjahr 2024 haben wir dieses Angebot auch auf Langstreckenflüge und damit auf das weltweite Streckennetz ausgeweitet. Auch die strömungsoptimierte und dadurch treibstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ wurde im Berichtsjahr auf weitere Flugzeuge aufgebracht. Ende 2024 waren bereits 21 Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 777 und Boeing 777F mit „AeroSHARK“ ausgestattet.

Trotz aller Herausforderungen und Neuerungen bleibt der Kern unseres Handelns unverändert: die Verbindung von Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise.

CONNECTING PEOPLE, CULTURES AND ECONOMIES IN A SUSTAINABLE WAY

Dies ist und bleibt das Leitbild der Lufthansa Group und gleichzeitig Titel des Geschäftsberichts 2024.

Jeden Tag starten wir mit unseren Airlines rund 3.000 Flüge zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern. Wir verbinden Familien, Freunde und Geschäftspartner, fördern den gesellschaftlichen Austausch, Wohlstand und die Völkerverständigung und sichern Produktions- und Lieferketten. Täglich bringen wir die Welt ein Stück näher zusammen und schaffen Möglichkeiten für Dialog und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Gemeinsam wollen wir das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen – zum Wohle unserer Aktionärinnen und Aktionäre, unserer Gäste, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir freuen uns, dass Sie uns auf unserem Weg begleiten.

Frankfurt am Main, im Februar 2025



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen
und Herren,
liebe Aktionärinnen
und Aktionäre,

die Lufthansa Group hat erneut ein sehr herausforderndes Geschäftsjahr hinter sich. Die Ausläufer der Coronakrise, wie zum Beispiel verzögerte Flugzeugauslieferungen oder der notwendige Erfahrungsaufbau bei neu eingestelltem Personal, sind noch in der gesamten Airline-Industrie spürbar. Geprägt von Streiks hat der Beginn des Geschäftsjahres 2024 Fluggästen und Beschäftigten viel abverlangt. Zweimal musste die Jahresprognose angepasst werden, zu Beginn des zweiten Quartals ausgelöst durch die Auswirkungen der Streiks, zu Beginn des dritten Quartals durch den marktbedingten Rückgang der Durchschnittserlöse in allen Verkehrsgebieten, besonders in Asien. Damit entfernten wir uns deutlich von unserem Ziel, im Geschäftsjahr 2024 mindestens eine Adjusted EBIT-Marge von 8 % zu erwirtschaften. Zugleich erfolgten aber mit der Freigabe der EU-Kommission für die Beteiligung an ITA Airways und dem Vollzug des Verkaufs des Zahlungsanbieters Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH an die schwedische SEB Kort strategisch bedeutsame Schritte zur Fokussierung der Lufthansa Group auf das Airline-Kerngeschäft.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2024 die Arbeit der Mitglieder des Vorstands überwacht und sie beratend begleitet. Er hat die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über den Geschäftsverlauf, das Wettbewerbsumfeld und die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie über wichtige strategische und operative Entscheidungen informiert. Insbesondere berichtete er ihm über die wirtschaftliche Situation des Unter-



nehmens und das herausfordernde Wettbewerbsumfeld in der aktuellen geopolitischen Lage. Der Vorstand stellte dem Aufsichtsrat über das gesamte Jahr hinweg auch zwischen den Sitzungen regelmäßig Berichte insbesondere 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 Geschäftsjahr 2024 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen, vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zur Umstrukturierung des Vorstands. Im Plenum und in den Sitzungen der Ausschüsse hatte der Aufsichtsrat ausreichend Gelegenheit, sich mit den Berichten und Beschlussvorschlägen des Vorstands auseinanderzusetzen. Dabei haben der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse auch ohne die Anwesenheit des Vorstands getagt. Bei wesentlichen Ereignissen hat der Vorstand von zahlreichen Aufsichtsratsmitgliedern wahrgenommene Informationsveranstaltungen angeboten, um über aktuelle Entwicklungen zu informieren.

Zentrale Themen der Beratung des Aufsichtsrats

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen stand die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligten. Gegenstand der Sitzungen waren insbesondere die Verbesserung der operationellen Abläufe des Flugbetriebs, das herausfordernde Wettbewerbsumfeld mit äußerst anspruchsvollen Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa und der Umsetzungsstand hinsichtlich des Erwerbs der Anteile an ITA Airways. Gleichzeitig wurde regelmäßig über die Maßnahmen des eingerichteten Turnaround-Programms zur operativen und wirtschaftlichen Verbesserung der Kernmarke Lufthansa Airlines berichtet. Denn anders als in vielen Vorjahren trägt die Kernmarke Lufthansa Airlines derzeit nicht zum wirtschaftlichen Erfolg der Lufthansa Group bei. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich darüber hinaus mit dem Wachstumsprogramm „Ambition 2030“ der Lufthansa Technik AG.

In seiner Sitzung am 6. Mai 2024 stimmte der Aufsichtsrat erhöhten Investitionen zur Nachrüstung der Kabinenausstattung von 19 Boeing 747-8 und 17 Airbus A350-900 von Lufthansa Airlines sowie zwölf Boeing 777-3 von SWISS auf das neue Langstreckenprodukt der Lufthansa Group zu. Diese Erhöhung war aufgrund von erheblichen Preissteigerungen erforderlich geworden.

Die Sitzung am 18. September 2024, die in Brüssel stattfand, war der strategischen Weiterentwicklung des Konzerns gewidmet, die intensiv mit dem Vorstand diskutiert wurde. Die Unternehmensstrategie wurde danach fortgeschrieben und in der Aufsichtsratssitzung am 5. Dezember 2024 genehmigt. Ferner hat der Aufsichtsrat in der Sitzung im September einer Anpassung der Geschäftsordnung für den Vorstand zugestimmt, ebenso wie Investitionen zum Bau einer neuen Produktionsstätte der Lufthansa Technik AG in Portugal.

In der Sitzung am 5. Dezember 2024 hat der Aufsichtsrat die wesentlichen Eckpunkte des Budgets für das Geschäftsjahr 2025 sowie die mittelfristige Finanzplanung 2026 bis 2028 genehmigt. Ferner wurde in dieser Sitzung eine politische Resolution unter dem Titel „Für ein souveränes Europa – Luftverkehr neu denken“ verabschiedet, die an die Spitzen der europäischen und deutschen Politik versandt wurde. Außerdem hat sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung mit Berichten zu Umwelt, Sozialem und guter Unternehmensführung (ESG), zum Risikomanagement inklusive Interner Kontrollsysteme, zu Cyber Security und zu Compliance befasst. Weiterhin hat er sich mit der Erfolgskontrolle von zuvor vom Aufsichtsrat genehmigten Beteiligungs- und Investitionstransaktionen auseinandergesetzt.

Abschließend zum Jahresende stimmte der Aufsichtsrat am 20. Dezember 2024 per Umlaufbeschluss dem Erwerb von fünf weiteren Langstreckenflugzeugen vom Typ Airbus A350-1000 zu.

Veränderungen im Vorstand

Am 22. Februar 2024 hat der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidiums in einer außerordentlichen Sitzung eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen, die insbesondere eine Verkleinerung des Vorstands von sechs auf fünf Mitglieder sowie eine Neuordnung der Verantwortungsbereiche umfasst. Die in dieser Sitzung genehmigte angepasste Geschäftsverteilung des Vorstands ist mit Wirkung zum 1. Juli 2024 in Kraft getreten.

Im Rahmen dieser Umstrukturierung sind Christina Foerster, Harry Hohmeister und Detlef Kayser zum 30. Juni 2024 sowie Remco Steenbergen mit Ablauf des 7. Mai 2024, dem Tag der Hauptversammlung 2024, aus dem Vorstand ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern für ihren Einsatz, ihre Leistung und ihre große Loyalität, vor allem auf dem Weg des Unternehmens aus der Corona-Krise heraus.

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

Am 5. Mai 2024 bestellte der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidiums Till Streichert zum 15. September 2024 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 14. September 2027 in den Vorstand, der das Vorstandsressort „Finanzen“ übernahm. Ab dem Ausscheiden von Remco Steenbergen und bis zur Besetzung von Till Streichert führte Michael Niggemann das Finanzressort neben seinen bisherigen Aufgaben.



Anpassung der Vorstandsvergütung

In seiner Sitzung am 5. Dezember verabschiedete der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidiums Anpassungen am von der Hauptversammlung 2023 gebilligten Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands. Die Anpassungen basieren auf einer umfangreichen Überprüfung des bestehenden Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat und berücksichtigen Anregungen von Investoren in Bezug auf die betriebliche Altersversorgung der Vorstände. ➤ **Vergütungsbericht.**

Der Aufsichtsrat hat sich in diesem Zusammenhang ebenfalls mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst und diese bestätigt. Das neue System wird der Hauptversammlung 2025 insgesamt zur Billigung vorgelegt.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 liefen die Aufsichtsratsmandate von Britta Seeger und Michael Kerkloh aus. Um auch weiterhin eine gleichmäßige Verteilung der Mandatslaufzeiten der Mitglieder des Aufsichtsrats zu gewährleisten und somit eine Weiterführung des sogenannten „Staggered Boards“ zu erreichen, haben Thomas Enders und Harald Krüger ihre Aufsichtsratsmandate ebenfalls mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 7. Mai 2024 niedergelegt. Sara Hennicken wurde neu, Thomas Enders, Harald Krüger und Britta Seeger wurden erneut jeweils für drei Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Der Aufsichtsrat dankt Michael Kerkloh für die übernommene Verantwortung sowie die konstruktive und engagierte Mitarbeit in diesem Gremium.

Bis zum Ablauf der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 blieb die Besetzung im Prüfungsausschuss zunächst unverändert. Mit Ausscheiden von Michael Kerkloh aus dem Aufsichtsrat wurde Karl Gernandt in den Prüfungsausschuss gewählt.

Sitzungsteilnahme

Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder über alle Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen betrug im Jahr 2024 insgesamt 99 %. Mit Ausnahme von Sara Hennicken haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats durchgängig persönlich oder virtuell an allen Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen das jeweilige Mitglied angehört, teilgenommen. Nach ihrer Wahl in den Aufsichtsrat im Mai 2024 war Sara Hennicken aufgrund der gleichzeitig stattfindenden Aufsichtsratsitzung der Fresenius SE an der Sitzung im Dezember verhindert.

Die Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse finden in der Regel als Präsenzsitzungen mit der Möglichkeit der Videozuschaltung in begründeten Einzelfällen statt. Mit Ausnahme der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 22. Februar 2024 fanden alle Sitzungen des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG und seiner Ausschüsse in Präsenz statt.

T005 INDIVIDUELLE SITZUNGSTEILNAHME 2024

	Aufsichtsrat	Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	ESG-Ausschuss	Teilnahme in % (alle Sitzungen)
Karl-Ludwig Kley, Vorsitz	5/5	4/4		2/2		100 %
Christine Behle, stellv. Vorsitz	5/5	4/4				100 %
Tim Busse	5/5					100 %
Erich Clementi	5/5				2/2	100 %
Thomas Enders	5/5	4/4		2/2		100 %
Karl Gernandt	5/5		3/3			100 %
Sara Grubisic	5/5				2/2	100 %
Sara Hennicken (seit 7.5.2024)	1/2					50 %
Christian Hirsch	5/5	4/4				100 %
Jamila Jadran	5/5					100 %
Arne Christian Karstens	5/5		5/5			100 %
Michael Kerkloh (bis 7.5.2024)	3/3		2/2			100 %
Carsten Knobel	5/5		5/5			100 %
Holger Benjamin Koch	5/5		5/5			100 %
Harald Krüger	5/5		5/5	2/2		100 %
Marvin Reschinsky	5/5				2/2	100 %
Birgit Rohleder	5/5					100 %
Britta Seeger	5/5					100 %
Astrid Stange	5/5					100 %
Angela Titzrath	5/5				2/2	100 %
Klaus Winkler	5/5		5/5			100 %

Corporate Governance

Auf der Grundlage eines detaillierten Fragebogens haben wir auch für das Jahr 2024 unsere Arbeit im Aufsichtsrat selbst beurteilt und in der Sitzung vom 5. März 2025 besprochen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere des ESG- und Prüfungsausschusses, haben im Geschäftsjahr 2024 darüber hinaus an mehreren durch die Gesellschaft angebotenen Weiterbildungsveranstaltungen teilgenommen. Zu den angebotenen Themen gehörten insbesondere eine Schulung zur europäischen Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD-Richtlinie) sowie zum Netzwerk- und Partnermanagement der Lufthansa Group. Weitere Weiterbildungsthemen für den Aufsichtsrat waren IT Security, ein Besuch bei Eurocontrol in Brüssel, die internationale Luftverkehrspolitik und die Personalplanung der Lufthansa Group. Zudem wurden dem Aufsichtsrat Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen angeboten, wie zum Umsetzungsstand beim Erwerb von ITA Airways oder zur Ergebnisentwicklung im zweiten Quartal 2024.

Im September 2024 hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. In dieser Sitzung hat der Aufsichtsrat ebenfalls für seine Mitglieder eine aktualisierte Qualifikationsmatrix verabschiedet, die in der Sitzung im März 2025 noch einmal an die Anforderungen der CSRD-Richtlinie angepasst wurde. www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung. Im Geschäftsjahr 2024 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2024 fünf Ausschüsse gebildet, über deren Tätigkeiten jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsratssitzung informiert wurde. Einzelheiten zur Besetzung der Ausschüsse finden sich in der Grafik

➤ G01 Ausschüsse des Aufsichtsrats.

G01 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Stand zum 31.12.2024

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	ESG-Ausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Karl-Ludwig Kley Vorsitzender	Harald Krüger Vorsitzender	Karl-Ludwig Kley Vorsitzender	Erich Clementi Vorsitzender	Karl-Ludwig Kley Vorsitzender
Christine Behle Stellv. Vorsitzende	Karl Gernandt (seit 8. Mai 2024)	Thomas Enders	Sara Grubisic	Christine Behle Stellv. Vorsitzende
Thomas Enders	Arne Christian Karstens	Harald Krüger	Marvin Reschinsky	Thomas Enders
Christian Hirsch	Michael Kerkloh (bis 7. Mai 2024)		Angela Titzrath	Christian Hirsch
	Carsten Knobel			
	Holger Benjamin Koch			
	Klaus Winkler			
Vier Sitzungen im Jahr 2024	Fünf Sitzungen im Jahr 2024	Zwei Sitzungen im Jahr 2024	Zwei Sitzungen im Jahr 2024	Keine Sitzung im Jahr 2024



Das Präsidium hat im Jahr 2024 insgesamt viermal getagt. Wie in den vergangenen Geschäftsjahren bereitete das Präsidium die Aufsichtsratssitzungen vor und befasste sich intensiv mit der Geschäftsentwicklung. Das Präsidium beschäftigte sich des Weiteren mit allen vorstandsvergütungsrelevanten Fragen. Ferner gab das Präsidium dem Aufsichtsratsplenium Beschlussempfehlungen zu allen den Vorstand betreffenden personal- sowie vergütungsbezogenen Entscheidungen.

Der Nominierungsausschuss hat im Jahr 2024 zweimal getagt.

Der Prüfungsausschuss hat 2024 fünfmal, 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 internationaler Kontrollverfahren und in Bezug auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2023 und die Zwischenberichte 2024 vor ihrer Veröffentlichung mit dem Finanzvorstand erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des Internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Außerdem wurden regelmäßig Berichte über das Compliance Management System und die Kapitalmarktkommunikation zur Kenntnis genommen.

Eingehend erörtert wurden das Budget 2025 sowie die operative Konzernplanung und mittelfristige Finanzplanung für die Jahre 2026 bis 2028. Der Umsetzungsstand der Anforderungen aus der CSRD-Richtlinie zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts wurde regelmäßig diskutiert und mit dem Wirtschaftsprüfer besprochen. Auch wenn das Gesetz zur Umsetzung der CSRD-Richtlinie im Jahr 2024 nicht mehr verabschiedet wurde, hat die Lufthansa Group sich dennoch freiwillig dazu entschieden, die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung unter Erfüllung der Anforderungen der CSRD-Richtlinie zu erstellen und von EY mit begrenzter Sicherheit prüfen zu lassen.

➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.**

Der ESG-Ausschuss, der den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand in Fragen der nachhaltigen Unternehmensführung sowie der Geschäftstätigkeit des Unternehmens in den ESG-Bereichen berät, hat im Jahr 2024 zweimal getagt. Fokusthemen waren die in der ESG-Strategie der Lufthansa Group verankerten CO₂-Emissionsziele sowie die wesentlichen Reduktions- und Kompensationshebel für die angestrebten Ziele.

Der Vermittlungsausschuss ist im Berichtsjahr nicht einberufen worden.

Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses sowie Billigung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2024

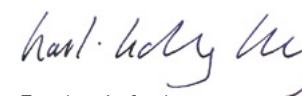
Die von der Hauptversammlung 2024 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von EY vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine möglichen Ausschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der in der Europäischen Union (EU) anzuwendenden IFRS Accounting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt. Die Abschlussprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung zum 31. Dezember 2024 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 zum Deutschen Corporate Governance Kodex zuwiderlaufen.

Der Prüfungsausschuss hat am 27. Februar 2025 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 5. März 2025 haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und den Vergütungsbericht nach § 162 AktG haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2024 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen. Erfreulicherweise kann für das Geschäftsjahr 2024 erneut eine Dividende an unsere Aktionärinnen und Aktionäre ausgeschüttet werden.

Frankfurt am Main, 5. März 2025



Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley
Vorsitzender



LUFTHANSA AKTIE

T006 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

		2024	2023	2022	2021	2020
Börsenkurs (zum Jahresende) ¹⁾	€	6,18	8,05	7,77	6,18	7,72
Höchster Kurs ¹⁾	€	8,05	10,95	8,23	9,12	11,90
Niedrigster Kurs ¹⁾	€	5,53	6,57	5,51	5,36	5,03
Anzahl der Aktien	Mio.	1.198,3	1.196,6	1.195,5	1.195,5	579,7
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	7,4	9,6	9,3	7,4	6,5
Ergebnis je Aktie	€	1,15	1,40	0,66	-2,99	-12,51
Dividende je Aktie	€	0,30	0,30	-	-	-
Dividendenrendite (brutto)	%	4,9	3,7	-	-	-
Ausschüttungssumme	Mio. €	359	359	-	-	-
Total Shareholder Return	%	-19,5	7,5	25,7	-20,0	-34,1

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

Lufthansa Aktie verliert im Jahresverlauf 23 % an Wert

Ausgehend von einem Jahresschlusskurs 2023 von 8,05 EUR entwickelte sich die Lufthansa Aktie im Verlauf des Jahres rückläufig und erreichte ihren Tiefpunkt Mitte August 2024 mit 5,53 EUR. Generell wurden die eher schwache makroökonomische Entwicklung sowie die hohen Standortkosten in Deutschland als Nachteil für die Lufthansa Group und insbesondere ihre Kernmarke Lufthansa Airlines gegenüber den direkten Wettbewerbern gesehen. In der negativen Kursentwicklung spiegelten sich in den ersten vier Monaten des Jahres allerdings auch die Ergebniseffekte zahlreicher Streiks wider, die im April 2024 zu einer Gewinnwarnung inklusive Reduktion der Jahresziele führten. Zusätzlich schlug sich die Befürchtung des Marktes nieder, dass es im Jahresverlauf zu einer Nachfrageabschwächung gegenüber dem Vorjahr kommen könnte. Analysten sahen auch das starke Kapazitätswachstum insbesondere auf der Langstrecke als Risiko für die Entwicklung der Durchschnittserlöse europäischer Netzwerk-Airlines an,

was sich vor allem im asiatischen Markt auch bestätigte. Die rückläufige Entwicklung der Durchschnittserlöse führte dazu, dass die Lufthansa Group im Juli 2024 eine zweite Gewinnwarnung samt erneuter Korrektur ihrer Jahresziele nach unten herausgeben musste.

Seit Mitte August 2024 stieg der Kurs der Lufthansa Aktie wieder an. Zum einen wurden die reduzierten Jahresziele vom Markt als erreichbar eingestuft und als solche positiver bewertet. Weitere Gründe waren insbesondere eine vorteilhafte Entwicklung der Treibstoffpreise sowie die Erwartung der Analysten, dass die Talsohle der Nachfrageabschwächung durchschritten worden sei.

Am 31. Dezember 2024 notierte die Lufthansa Aktie bei 6,18 EUR. Damit verzeichnete der Aktienkurs im Betrachtungszeitraum einen Verlust von 23 %. Im gleichen Zeitraum haben sich die Aktien der europäischen Low-Cost-Airlines Ryanair und

easyjet positiver entwickelt, ebenso wie die Aktie des wesentlichen Wettbewerbers IAG. Die Aktien von Wizz Air sowie von AirFrance-KLM hingegen haben sich schlechter entwickelt; hierbei litt vor allem der Aktienkurs von AirFrance-KLM unter Sorgen hinsichtlich einer anhaltend hohen Kosteninflation.

Der Vergleichsindex MDAX notierte am 31. Dezember 2024 um 6 % unter dem Niveau vom Jahresende 2023.

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

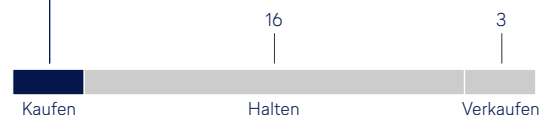
Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG schlagen der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2024 im Einklang mit der geltenden Dividendenpolitik die Ausschüttung einer Dividende von 0,30 EUR je Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttungsquote von 26 % des Konzerngewinns und einer Dividendenrendite von rund 5 % auf den Jahresschlusskurs der Lufthansa Aktie. [➤ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, Ertragslage.](#)

Analystenbewertungen im Vergleich zum Vorjahr zurückhaltender

Zum Jahresende 2024 empfahlen von den 22 Aktienanalytistinnen und -analysten (Vorjahr: 21), die regelmäßig Einschätzungen zum Unternehmen abgeben, drei Analytistinnen und Analysten (Vorjahr: elf), die Aktie zu kaufen, 16 (Vorjahr: sieben), die Aktie zu halten, und drei (Vorjahr: drei), die Aktie zu verkaufen. Während die Analytistinnen und Analysten die fortwährende Erholung im Passagiergeschäft, die anhaltende Stärke von Lufthansa Technik sowie die weitere Stärkung der Bilanz positiv hervorheben, bestehen Sorgen hinsichtlich der Umsetzbarkeit der geplanten Effizienzsteigerung bei Lufthansa Airlines sowie der zukünftigen Nachfragesituation und der Aussichten für das Luftfrachtgeschäft. Auch die makroökonomische und geopolitische Lage wird als Risikofaktor gesehen. Das durchschnittliche Kursziel lag am Jahresende 2024 bei 7,23 EUR, mit einer Spanne von 5,50 EUR bis 12,00 EUR.

G02 ANALYSTENEMPFEHLUNGEN¹⁾ KAUFEN **3**

Stand zum 31.12.2024



¹⁾ Durchschnittliches Kursziel: 7,23 EUR.
Spanne: 5,50 EUR bis 12,00 EUR.

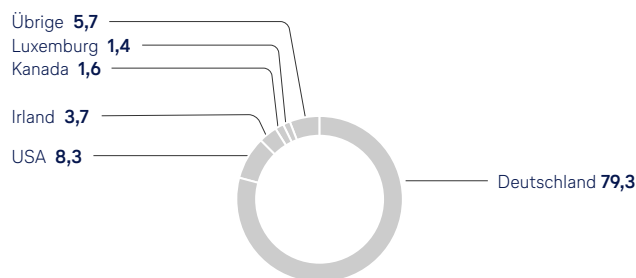
Anteil deutscher Aktionärinnen und Aktionäre am Unternehmen weiterhin hoch

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

Der Anteil deutscher Aktionärinnen und Aktionäre lag Ende 2024 gemäß Aktienregister bei 79,3 % (Vorjahr: 73,4 %). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionärinnen und Aktionäre aus den USA mit 8,3 %. Auf Aktionärinnen und Aktionäre aus Irland entfielen 3,7 % des Grundkapitals. Darauf folgten Kanada mit 1,6 % und Luxemburg mit 1,4 %. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG wurden damit erfüllt.

G03 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN

Stand zum 31.12.2024 in %



Streubesitz: 85 %

Größter Aktionär zum Jahresende 2024 war unverändert die Kühne Aviation GmbH mit einem Anteilsbesitz von 15,01 % auf Basis der erhaltenen Stimmrechtsmitteilungen.

Gemäß der Definition der Deutschen Börse befanden sich die Lufthansa Aktien zu 85 % im Streubesitz (Free Float). Dabei wurden zum Bilanzstichtag 49 % (Vorjahr: 54 %) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten und auf Privataktionärinnen und -aktionäre entfielen 51 % (Vorjahr: 46 %). Die Zahl der Aktionärinnen und Aktionäre verringerte sich gegenüber Vorjahr auf 590.000 (Vorjahr: 604.000), blieb jedoch im historischen Vergleich auf einem hohen Niveau. Die Aktionärsstruktur wird quartalsweise aktualisiert und auf der Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations veröffentlicht. Dort sind auch die Stimmrechtsmitteilungen einsehbar, die die Gesellschaft während des Geschäftsjahres 2024 erhielt und veröffentlichte.

Lufthansa Aktie ist im MDAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten

Die Lufthansa Aktie ist Mitglied im MDAX. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 4,8 %. Mit einer Free-Float-bereinigten Marktkapitalisierung von 6,5 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group in der von der Deutschen Börse zum Jahresende veröffentlichten Rangordnung der DAX-Unternehmen (inklusive DAX 40) Platz 40 (Vorjahr: 36) ein. Das durchschnittliche tägliche Handelsvolumen der Aktie belief sich 2024 auf 6.048.725 Stück (Vorjahr: 5.424.345 Stück).

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

T007 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 1800, EURO STOXX Travel & Leisure, Bloomberg EMEA Airlines Index, MDAX ESG Screened, MSCI EMU ESG, Vanguard ESG INTL STOCK ETF, FTSE4Good Europe

American Depositary Receipts (ADRs) bieten Alternative zum Aktieninvestment

Neben der Börsennotierung in Deutschland können sich Investorinnen und Investoren, die beispielsweise nur in Wertpapiere in US-Dollar investieren können, über das Sponsored American Depositary Receipt Program (ADR) an der Lufthansa Group beteiligen. Das Programm wird von der Deutsche Bank Trust Company Americas betreut. Lufthansa ADRs sind auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert. Zum Jahresende 2024 waren 13.149.480 ADRs im Umlauf (31. Dezember 2023: 10.969.245). Gemäß dem 1:1-Verhältnis zur Aktie entspricht dies rund 1 % des Grundkapitals.

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group ihre Anlegerinnen und Anleger auch im Geschäftsjahr 2024 zeitnah und ausführlich informiert. Vorstand und Investor Relations tauschten sich 2024 über die Quartalskonferenzen hinaus auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen mit institutionellen Investoren über die aktuellen Entwicklungen im Konzern und in seinem Umfeld aus. Darüber hinaus traf der Aufsichtsratsvorsitzende im Rahmen einer Roadshow am Jahresanfang 2024 Investorinnen und Investoren, um vor allem Corporate-Governance-Themen und die Maßnahmen des Unternehmens zur Reduktion von Emissionen zu besprechen. Auch mit Fremdkapitalinvestorinnen und -investoren fand ein intensiver Austausch statt.

Bei der virtuell durchgeführten ordentlichen Hauptversammlung im Mai 2024 begrüßte der Konzern rund 3.500 online teilnehmende Aktionärinnen und Aktionäre. Damit wurden die Besucherzahlen der Präsenzhauptversammlungen in den Jahren vor der Corona-Pandemie wieder deutlich übertroffen.

Im Rahmen eines Investorentags im Dezember 2024 wurde den teilnehmenden Analytistinnen und Analysten sowie institutionellen Investorinnen und Investoren Details zur Lufthansa Technik vorgestellt.

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





ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

- 17 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 18 Strategien und Ziele
 - 18 Konzernstrategie
 - 21 Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung
- 26 Flotte und Streckennetz
 - 26 Flotte
 - 28 Streckennetz
- 29 Mitarbeitende
- 30 Forschung und Entwicklung
- 31 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Wirtschaftsbericht

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

Geschäftsfelder

- 51 Geschäftsfeld Passagier-Airlines
- 63 Geschäftsfeld Logistik
- 67 Geschäftsfeld Technik
- 71 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Chancen- und Risikobericht

- 73 Chancen- und Risikomanagement
- 76 Chancen in der Einzelbetrachtung
- 78 Risiken in der Einzelbetrachtung
- 87 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 87 Beschreibung des internen Kontrollsystems
- 88 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Prognosebericht

- 89 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 90 Branchenausblick
- 91 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 91 Ausblick Lufthansa Group
- 92 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

Corporate Governance

- 93 Aufsichtsrat und Vorstand
- 95 Mandate
- 97 Übernahmerechtliche Angaben
- 99 Erklärung zur Unternehmensführung

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- 102 Über diese nichtfinanzielle Erklärung
- 104 ESRS2 – Allgemeine Angaben
- 153 E1 – Klimawandel
- 165 E2 – Umweltverschmutzung
- 168 E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- 183 Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852
- 190 S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens
- 199 S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 206 S4 – Konsumenten und Endverbraucher
- 220 G1 – Unternehmensführung

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- 234 Ertragslage
- 236 Finanzlage
- 237 Vermögenslage
- 238 Weitere Angaben

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



GRUNDLAGEN DES KONZERNS

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

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT UND KONZERNSTRUKTUR

Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group

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

Die Lufthansa Group setzt sich aus den Geschäftsfeldern Passagier-Airlines, Logistik, Technik sowie den Weiteren Gesellschaften zusammen.

Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines zählen zum einen die Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines, die ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die Hubs in Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bieten. Eng verbunden mit Lufthansa Airlines sind auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der Ferienflieger der Lufthansa Group. Edelweiss, die führende Schweizer Ferienfluggesellschaft, ist eng verbunden mit der SWISS.

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

Zu den Weiteren Gesellschaften gehören insbesondere Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems. Auch die Konzernfunktionen werden diesem Geschäftsfeld zugerechnet. AirPlus wurde im Juli 2024 an die SEB Kort Bank AB verkauft. **➤ Wesentliche Ereignisse.**

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

Vorstand der Lufthansa Group ist neu aufgestellt

Im Geschäftsjahr 2024 wurde eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG vorgenommen. Dabei wurde der Vorstand von sechs auf fünf Mitglieder verkleinert und Verantwortungsbereiche neu geordnet.

➤ Wesentliche Ereignisse.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 setzte sich der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG wie folgt zusammen:

- Carsten Spohr, Vorsitzender des Vorstands
- Michael Niggemann, verantwortlich für Personal & Recht, Arbeitsdirektor
- Till Streichert, verantwortlich für Finanzen
- Grazia Vittadini, verantwortlich für Technik & IT
- Dieter Vranckx, verantwortlich für Globale Märkte & Kommerzielle Steuerung Hubs



STRATEGIEN UND ZIELE

Konzernstrategie

Positionierung als führende europäische Airline Group

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

Die Airlines mit ihren Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien und Italien sowie ihrem umfangreichen kontinentalen und interkontinentalen Streckennetz bilden den Kern der Lufthansa Group. Sie bedienen in zwei Produktionsmodellen – Netzwerk- und Punkt-zu-Punkt-Airlines – die relevanten Kunden- und Marktsegmente mit eigenständigen Marken und differenzierten Leistungsversprechen und verbinden so Europa mit der Welt. Das Passagier-Airline-Geschäft wird durch weitere Geschäftsfelder ergänzt, die Synergien mit den Airlines aufweisen. Ziel ist es, das Geschäftsportfolio langfristig stärker auf die Airlines auszurichten. ➔ **Geschäftsfelder.**

Strukturelle Transformation der Lufthansa Group soll langfristigen wirtschaftlichen Erfolg steigern

Die Markt- und Wettbewerbsbedingungen in der Luftfahrtbranche entwickeln sich sehr dynamisch. Exogene Unsicherheiten, Ressourcenengpässe, Verschiebungen in der Wert-

G04 LEITBILD DER LUFTHANSA GROUP



schöpfungskette sowie veränderte Kundenanforderungen erfordern permanenten Wandel und eröffnen gleichzeitig Chancen. Beispiele hierfür sind aktuell anhaltende Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge und damit verbundene Kapazitätsengpässe ebenso wie eine gestiegene Nachfrage nach nachhaltigen Produkten und personalisierten Reiseerlebnissen sowie innovativen Technologien.

Die Konzernstrategie zielt auf eine strukturelle Transformation und Modernisierung der Lufthansa Group ab, um in einem veränderten geopolitischen Umfeld mit hoher Dynamik und spürbaren Auswirkungen auf die Nachfrage sowie auf Liefer- und Wertschöpfungsketten bestmöglich aufgestellt zu sein. Hierbei wird angestrebt, Chancen, die sich aus Trends und Marktveränderungen ergeben, konsequent zu nutzen. Dienst-

leistungen, Geschäftsmodelle und organisatorische Strukturen sollen kontinuierlich auf das komplexe und dynamische Marktumfeld ausgerichtet werden. Ziel ist es, die führende Marktposition und den wirtschaftlichen Erfolg der Lufthansa Group abzusichern, indem sich das Unternehmen zu einer agilen, flexiblen und noch wettbewerbsfähigeren Organisation weiterentwickelt. Insbesondere die weitere Steigerung der Kundenorientierung, die Beschleunigung von Innovation und Digitalisierung, unternehmerische Verantwortung und nachhaltiges Handeln, moderne Formen der Arbeitsorganisation sowie eine wertorientierte Unternehmenssteuerung bilden die Grundlagen für eine zukunftsfähige Ausrichtung der Lufthansa Group. Um die Zusammenarbeit über alle Konzerngesellschaften und Geschäftsbereiche hinweg zu fördern, wird die Entwicklung der Unternehmenskultur in der Lufthansa Group mit einer konzernweiten Initiative vorangetrieben.

Die Lufthansa Group setzt die in den letzten Jahren begonnene Transformation fort. Hierzu zählen beispielsweise die Erweiterung des Streckennetzes durch die Beteiligung an ITA Airways sowie der weitere Ausbau des Flugangebots der Lufthansa City Airlines für wettbewerbsfähige Zu- und Abbringerdienste an den Hubs Frankfurt und München. Außerdem werden Skaleneffekte konsequent genutzt und Flugbetriebe mit wettbewerbsfähigen Strukturen und operativer Leistung skaliert.

Innerhalb des langfristigen strategischen Rahmens setzt die Lufthansa Group jeweils aktuelle Schwerpunkte, die sich an den spezifischen internen und externen Anforderungen orientieren.

Hohe Priorität hat insbesondere die strukturelle Erhöhung der Profitabilität durch Erlössteigerung und Kostensenkung. So hat beispielsweise Lufthansa Airlines ein Turnaround-Programm mit dem Ziel initiiert, die Effizienz zu steigern, Komplexität zu reduzieren und die Qualität zu verbessern. Hierbei ist unter anderem vorgesehen, mehr Kurzstreckenverkehre in effizientere und besser auf das jeweilige Marktsegment ausgerichtete Flugbetriebe zu verlagern. Die Produktivität von Flugzeugen und Crews wird etwa durch eine geringere Anzahl eingesetzter Flugzeugtypen in der Langstreckenflotte und die stetige

Optimierung operativer Prozesse sowie des Streckennetzes gesteigert. Außerdem sollen die Fixkostenbasis gesenkt und die Kostenstruktur möglichst variabel gestaltet werden, um die Auswirkungen von saisonalen und konjunkturellen Schwankungen in der Nachfrage zu minimieren.

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

Vor dem Hintergrund veränderter Nachfragestrukturen bildet die weitere Stärkung des Kundenfokus ein zentrales Element der Konzernstrategie. Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, Reiseangebote mit höchsten Qualitätsstandards sowie konsistente Lösungen entlang der gesamten Reisekette anzubieten. Dies wird einerseits durch neue Services am Boden, andererseits durch neue Produkte an Bord sowie in den digitalen Kanälen erreicht. Des Weiteren wird der Kundenservice mit innovativen, digitalen Funktionen sowie einem persönlichen Dialog ausgebaut. Die Kundenkommunikation soll entlang der verschiedenen Kundensegmente angepasst und auf die jeweiligen Bedürfnisse zugeschnitten werden. Die Gewährleistung von Sicherheit und Zuverlässigkeit im Flugbetrieb steht dabei zu jeder Zeit im Fokus der Überlegungen.

Die Fluggäste erleben ein ganzheitliches Angebot bestehend aus Produktelementen wie komfortablen Sitzen oder Lounges, aufmerksamen Mitarbeitenden sowie innovativen digitalen Services, wie dem Einsatz von Chatbots, der Möglichkeit der Vorbestellung von Mahlzeiten sowie automatisierten Prozessen zur Erfüllung von Kundenansprüchen bei Flugunregelmäßigkeiten. Dabei strebt die Lufthansa Group an, den Premium-Anspruch konsequent umzusetzen, das Produktangebot unter Einbeziehung von Branchentrends und Kundenfeedback auszubauen sowie das Loyalitätsprogramm weiterzuentwickeln. Von zentraler Bedeutung bleiben die Erfüllung des Versprechens als Premium-Anbieter an allen Kontaktpunkten und die Vereinheitlichung des Reiseerlebnisses entlang der Reisekette. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf allen Aspekten, die eine hohe Relevanz für Kundinnen und Kunden

haben, die wiederholte Kaufentscheidung und die Zahlungsbereitschaft beeinflussen und so Wert für die Lufthansa Group sowie ihre Kundinnen und Kunden generieren.

Das Leistungsangebot wird weiter ausgebaut. Konkret führt dies zu einer größeren Auswahl an individuell hinzubuchbaren Produktergänzungen und damit zu einem auf die individuellen Bedürfnisse ausgerichteten Reiseerlebnis an Bord und am Boden, insbesondere im Premium-Bereich. So bieten Lufthansa Airlines und SWISS mit der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Lufthansa Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Mit der Einführung der Boeing 787 „Dreamliner“ erhält Austrian Airlines ebenfalls eine neue Kabinenausstattung auf Langstreckenflügen, die auf eine Angebotserweiterung mit hochwertigen Servicedetails ausgelegt ist. Am Boden stärken neue digitale Kundenservices wie Informationen zu Wegezeiten an Flughäfen sowie an ausgewählten Standorten neue Check-in-Bereiche für First-Class- und HON-Circle-Kundinnen und -Kunden die Gastgeberrolle der Lufthansa Group Passagier-Airlines.

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

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

➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.**

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

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

Lufthansa Airlines und SWISS bieten mit einer hohen Destinationsbreite und Frequenzdichte die höchste Konnektivität im Vergleich zu anderen europäischen Airlines.

Austrian Airlines und Brussels Airlines verbinden ein qualitativ hochwertiges, attraktives und primär 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 preissensibel als auch serviceorientierte Kundinnen und Kunden durch günstige Basistarife und flexibel zubuchbare Komfotelemente anspricht.



Die systematische Erneuerung der Konzernflotte wird weiter vorangetrieben. Wesentliche Ziele sind die Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die Verringerung von CO₂-Emissionen sowie Kosten für Wartung und operative Unregelmäßigkeiten ebenso wie die Reduzierung der Mustervielfalt durch Außerdienststellung älterer, weniger effizienter Flugzeugmuster. Seit 2022 verstärken zusätzliche Langstreckenflugzeuge neuester Technologie vom Typ Airbus A350 und Boeing 787 die Flotte der Lufthansa Group. ➔ **Flotte.**

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

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

Weiterhin strebt die Lufthansa Group an, die Konsolidierung der Airline-Branche aktiv voranzutreiben. Dabei fokussiert sie sich darauf, die bestehende Marktposition abzusichern und neue Wachstumspotenziale zu erschließen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der weiteren regionalen Diversifizierung, zum Beispiel durch die Beteiligung an ITA Airways. Weitere potenzielle Beteiligungen an anderen Unternehmen werden anhand ihres Beitrags zur Wertschöpfung beurteilt.

Verstärkte Ausrichtung der Lufthansa Group auf Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung

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

So strebt die Lufthansa Group im Bereich Umweltschutz an, die Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 zu halbieren, und unterstützt das Ziel, den Luftverkehr bis 2050 CO₂-neutral zu gestalten. Sie verfolgt das Ziel, ihren CO₂-Ausstoß pro Revenue-Tonnenkilometer bis 2030 um 30,6 % gegenüber 2019 zu senken. Dieses Ziel wurde von der SBTi im Jahr 2022 validiert. Hierdurch war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa und die zweite weltweit mit einem wissenschaftlich fundierten CO₂-Reduktionsziel, das im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens von 2015 steht.

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

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group Nachhaltigkeitsaspekte in die Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots ein. So bietet sie ihren Kundinnen und Kunden maßgeschneiderte Angebote, die CO₂-Emissionen des eigenen Flugs über den Einkauf von SAF zu verringern oder über hochwertige Klimaschutzprojekte zu kompensieren. Besonders innovativ sind dabei die „Green Fares“, die bereits im Produktbündel SAF

und Kompensation enthalten. Auch die Dienstreisen der Mitarbeitenden der Lufthansa Group werden seit 2019 kompensiert. Bei der Produktentwicklung und im Service orientiert sich die Lufthansa Group an den sogenannten R-Strategien „Reduce – Reuse – Recycle – Recover – Replace“, die systematisch die Reduktion, Wiederverwendung, Wiederverwertung und Rückgewinnung beim Ersatz von Materialien priorisieren. Diese gelten als holistisches Leitbild der Lufthansa Group für ihre Aktivitäten im Bereich Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft. Ziel hierbei ist es, Einwegprodukte, soweit möglich, durch umweltfreundliche Alternativen zu ersetzen. Außerdem steht die Vermeidung von Lebensmittelabfällen im Fokus.

In ihrer Verantwortung für die Mitarbeitenden legt die Lufthansa Group großen Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen, effizienten Prozessen und umfangreichen Sozialleistungen anzubieten. Hierbei strebt die Lufthansa Group an, ihre gute Position als Arbeitgeberin in der Luftfahrtindustrie weiter auszubauen. Deutsche Großkonzerne werden dabei ebenfalls als Benchmark berücksichtigt. Die Lufthansa Group stellt umfangreiche Weiterentwicklungsmöglichkeiten für ihre Mitarbeitenden bereit und trägt so zur Mitarbeiterzufriedenheit und zur Beschäftigungssicherung bei. Vielfalt und Chancengleichheit werden dabei als Stärke verstanden. Auf gesellschaftlicher Ebene setzt sich das Unternehmen unter anderem mit der konzern-eigenen Hilfsorganisation help alliance weltweit durch finanzielle und personelle Unterstützung von Bildungseinrichtungen und -maßnahmen für benachteiligte Menschen ein.

Aufgrund der zentralen Bedeutung nachhaltigen Handelns ist das Thema auf Vorstandsebene verankert. Zusätzlich wird die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie in der Vergütung der Vorstandsmitglieder und Leitungsebenen berücksichtigt. 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.



Geschäftsfelder Logistik und Technik werden an den Erfordernissen des Markts ausgerichtet

Mit den Geschäftsfeldern Logistik und Technik gehören weitere Unternehmen zur Lufthansa Group, die in ihren jeweiligen Branchen zu den weltweit führenden Anbietern gehören. Um ihre erfolgreiche Positionierung abzusichern und auszubauen, passen sie ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an die sich verändernden Markt- und Wettbewerbsbedingungen an. So treibt Lufthansa Technik gezielt die Digitalisierung und die Modularisierung ihrer Produkte voran und baut das Produktportfolio in angrenzenden Geschäftsfeldern wie beispielsweise Defense oder CleanTech Solutions (zum Beispiel AeroSHARK) weiter aus. Lufthansa Cargo passt das Produktportfolio kontinuierlich an die zunehmend spezialisierte Nachfrage an und reagiert auf die sich wandelnde Globalisierung mit einer breiteren geografischen Ausrichtung, zum Beispiel mit dem Einstieg in den Transpazifikmarkt. Außerdem modernisiert und erweitert das Unternehmen sein Frachtzentrum am Standort Frankfurt, um am Wachstum des Luftfrachtmarkts besser partizipieren zu können.

Konsequente Ausrichtung des Konzerns als Airline Group

Alle Unternehmen der Lufthansa Group werden kontinuierlich auf ihren Wertbeitrag innerhalb der Gruppe überprüft. Neben der Attraktivität der einzelnen Marktsegmente wird auch analysiert, ob die Lufthansa Group auf Basis existierender oder zu erwartender Synergien weiterhin die beste Eigentümerin für die jeweiligen Gesellschaften ist. Eine differenzierte Weiterentwicklung einzelner Gesellschaften kann auch außerhalb der Lufthansa Group oder gemeinsam mit Partnern sinnvoll sein.

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

Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung

Finanzstrategie baut auf drei Säulen

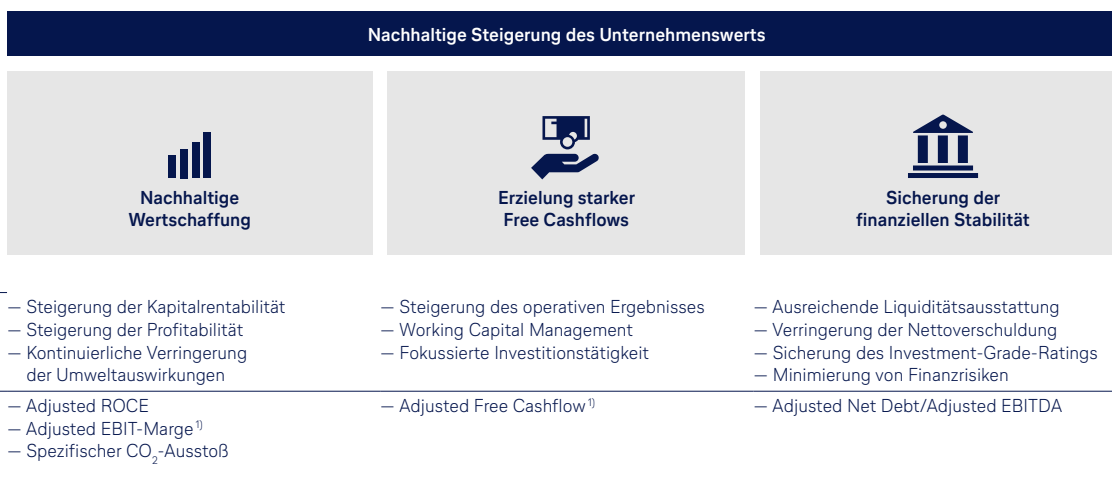
Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Grundlage hierfür sind die drei Dimensionen nachhaltige Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität. Die erfolgreiche Umsetzung der Finanzstrategie soll dazu beitragen, dass die Bilanz der Lufthansa Group weiter gestärkt wird und der Konzern in profitables Wachstum investieren und Krisen erfolgreich bewältigen kann.

„Finance Transformation Program“ soll zu Verbesserungen im Finanzbereich führen

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

Im Berichtsjahr wurden bereits mehrere Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. Unter anderem wurden die Strukturen für zukünftig standardisierte Finanzdaten definiert. Zudem wurde eine gemeinsame, konsolidierte Finanz-IT-Zielarchitektur verabschiedet, um gruppenweite Synergien optimal zu nutzen. Mit der Einführung der sogenannten „Finance Academy“ konnten professionelle Schulungsangebote und gezielte Maßnahmen zur Talentförderung vorangetrieben werden. Zum Ende des Berichtsjahres begann die detaillierte Ausgestaltung künftiger, gruppenweit einheitlicher Finanzprozesse. Dabei bildet die umfassende Nutzung existierender Prozess-, IT- und Branchenstandards einen zentralen Bestandteil des Finanztransformationsprogramms. Auf diese Weise sollen die Komplexität reduziert, Implementierungsrisiken minimiert und die Projektumsetzung beschleunigt werden.

G05 FINANZSTRATEGIE



¹⁾ Herleitung → Ertragslage, Finanzlage.

Nachhaltige Wertschaffung

Nachhaltige Wertschaffung benötigt adäquates Profitabilitätsniveau

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Kapitalrentabilität, gemessen als Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE). Die zugrunde liegende Kapitalbasis wird dabei um die liquiden Mittel des Konzerns bereinigt. Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert. Im Geschäftsjahr 2024 war die Wertschaffung des Unternehmens negativ. Der Adjusted ROCE nach Steuern betrug 7,2 % (Vorjahr: 13,1 %), der WACC stieg im Geschäftsjahr 2024 auf 8,5 % (Vorjahr: 8,1 %). Im Geschäftsjahr 2025 soll eine Anpassung der Berechnungssystematik von Adjusted ROCE und WACC mit dem Ziel erfolgen, zukünftig die Wertschaffung des Unternehmens vor Steuern darzustellen. Für die kommenden Jahre bleibt das erklärte Ziel, dauerhaft einen Adjusted ROCE mindestens größer WACC zu erzielen.

T008 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE

in Mio. €	2024	2023	Veränderung in %
Umsatzerlöse	37.581	35.442	6
Bestandsveränderungen, andere aktivierte Eigenleistungen und sonstige betriebliche Erträge	3.186	3.140	1
Betriebliche Erträge	40.767	38.582	6
Betriebliche Aufwendungen	39.225	36.126	9
Beteiligungsergebnis	189	213	-11
EBIT	1.731	2.669	-35
Adjusted EBIT	1.645	2.682	-39
Steuern (pauschal 25 % des EBIT)	-433	-667	35
ROCE¹⁾ in %	7,6	13,1	-5,5 P.
Adjusted ROCE²⁾ in %	7,2	13,1	-5,9 P.
Bilanzsumme	47.052	45.321	4
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	5.183	4.981	4
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige kurzfristige Rückstellungen	6.751	6.465	4
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	3.714	3.585	4
davon weiteres Abzugskapital	5.079	5.826	-13
davon liquide Mittel	8.488	8.265	
Eingesetztes Kapital	17.837	16.199	10
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	17.018	15.334	11
WACC in % ³⁾	8,5	8,1	0,4 P.

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

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

³⁾ Interne Steuerungsgröße. Vorjahreszahl angepasst.

Eine nachhaltige Wertschaffung erfordert ein adäquates Profitabilitätsniveau. Ein solches ermöglicht es, unternehmerisch frei zu agieren und wesentliche Stakeholder – vor allem Investorinnen und Investoren – am Unternehmenserfolg teilhaben zu lassen.

Die Profitabilität des Unternehmens wird durch die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, gemessen. Bei der Ermittlung des zugrunde liegenden Adjusted EBIT wird das berichtete EBIT um außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, Ergebniseffekte aus Abgängen von Anlagevermögen, Effekte aus Pensionsplanänderungen, Restrukturierungsaufwendungen in Form von Abfindungen, signifikante, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit stammende Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen sowie sonstige materielle einmalige Aufwendungen, die unmittelbar durch außerordentliche externe Faktoren verursacht werden, bereinigt.

Bereinigungen im Berichtsjahr erfolgten insbesondere aufgrund von Buchgewinnen aus dem Verkauf der AirPlus Gruppe und Sale-and-Lease-back-Transaktionen sowie aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf Beteiligungen und Ausleihungen im Geschäftsbereich Technik und auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge. ➔ **T022 Überleitung Ergebnisse.**

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2024 bei 1.645 Mio. EUR (Vorjahr: 2.682 Mio. EUR). Damit betrug die Adjusted EBIT-Marge 4,4 % (Vorjahr: 7,6 %). ➔ **Ertragslage.**

Zur Steigerung der zukünftigen Profitabilität wurden im Geschäftsjahr 2024 umfassende Maßnahmen, wie beispielsweise ein Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines und ein gruppenweites Effizienzprogramm, initiiert. Neben der laufenden Flottenerneuerung stellt das Lufthansa Turnaround-Programm den wesentlichen Hebel für die zukünftige



Verbesserung der Profitabilität dar. Die Sicherstellung der zukünftigen Wertschaffung des Unternehmens bildet die Grundlage für alle Investitions- und Strategieentscheidungen des Unternehmens. ➔ **Prognosebericht.**

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group den spezifischen CO₂-Ausstoß in das Steuerungssystem ein, um durch die Verringerung von Umweltauswirkungen damit verbundene Kosten zu reduzieren. Dies ermöglicht eine nachhaltige Wertschaffung, beeinflusst die Finanzierungsbedingungen positiv und fließt zudem in die Managementvergütung ein. Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, lag 2024 bei 87,5 Gramm und damit 1 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 88,7 Gramm). Informationen zu den langfristigen Zielsetzungen bezüglich der Verringerung von CO₂-Emissionen finden sich in der ➔ **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.**

Kosten- und Effizienzmanagement

Die Lufthansa Group erwartet in den nächsten Jahren signifikante Kostensteigerungen, insbesondere aus regulatorisch bedingten Aufwendungen für Nachhaltigkeit, wie der SAF-Quote und dem Wegfall kostenloser CO₂-Zertifikate. Auch andere Kostenpositionen wie Steuern, Gebühren und Personalkosten werden voraussichtlich deutlich höher ausfallen. Die Lufthansa Group geht daher davon aus, dass die Stückkosten unter anderem aufgrund andauernder Kosteninflation unter Druck bleiben werden.

Um auf unvermeidbare Kostensteigerungen zu reagieren und die Wertschaffung des Unternehmens sicherzustellen, liegt ein Fokus auf der Steigerung der Stückerlöse durch gezielte Maßnahmen zur Umsatzsteigerung. Die anhaltenden Kapazitätsbeschränkungen im Markt werden voraussichtlich zusätzlich zur marktweiten Erlösstabilisierung beitragen.

Dies erfordert ein bedachtes Abwägen zwischen einer Erhöhung der Marktanteile, Steigerungen der Durchschnittserlöse sowie der Allokation der Produktionskapazität auf die verschiedenen Flugbetriebe. Das Wachstum soll dabei zunehmend

in Flugbetrieben mit hoher Produktivität und niedrigen Stückkosten stattfinden.

Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit hat das Unternehmen zusätzlich Programme zur kostenseitigen Effizienz- und Produktivitätssteigerung sowie weitere Kostensenkungsmaßnahmen überprüft und umgesetzt. Hierzu müssen sowohl operative Einheiten, von der Flotte bis zum eingesetzten Personal, als auch die administrativen Funktionen beitragen.

Um dem immensen Kostendruck entgegenzuwirken, wurden bereits im Jahr 2024 Effizienzsteigerungsprogramme bei den Passagier-Airlines aufgesetzt, die vornehmlich auf den effizienten Einsatz von Crews und Flotte abzielen, darunter insbesondere ein Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines mit einem geplanten ergebniswirksamen Maßnahmenvolumen von 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028. Ab dem Jahr 2025 werden die konzernweiten Effizienz- und Ergebnisverbesserungsprogramme unter einem zentralen Dach vereint, über die direkt und regelmäßig an den Konzernvorstand berichtet wird.

Erzielung starker Free Cashflows und effektive Kapitalallokation

Finanzmanagement zielt auf starke Free Cashflows ab

Um Wert für die Anteilseigner zu schaffen, langfristig die Verschuldung weiter abzubauen und nötige Investitionen zu tätigen, liegt ein klarer Fokus der Finanzstrategie der Lufthansa Group auf der Erwirtschaftung starker Free Cashflows. Hierfür sind neben der Steigerung des operativen Ergebnisses ein striktes Cash- und Working Capital Management sowie eine fokussierte Investitionstätigkeit die wesentlichen Stellhebel.

Auch in der variablen Vergütung vieler Beschäftigter und insbesondere der Führungskräfte und in den Performance-Dialogen mit den Geschäftseinheiten spielt der Free Cashflow eine große Rolle. Damit wird die Organisation kontinuierlich für dessen Einfluss auf den Unternehmenswert sensibilisiert und es werden Anreize für die Steigerung des Free Cashflows geschaffen.

Im Geschäftsjahr 2024 konnte die Lufthansa Group einen positiven Adjusted Free Cashflow in Höhe von 840 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: 1.846 Mio. EUR). Der Rückgang gegenüber Vorjahr basiert im Wesentlichen auf dem niedrigeren Ergebnis, das teilweise durch positive Effekte aus der Entwicklung des Working Capitals kompensiert wurde. ➔ **Finanzlage.**

Verbesserungen im Working Capital Management unterstützen die Cashflow-Generierung

Das Working Capital Management soll weiter intensiviert werden. Dies umfasst gezielte Maßnahmen wie ein striktes Forderungsmanagement, die Optimierung von Zahlungskonditionen bei Lieferanten sowie Verbesserungen in den Beschaffungsprozessen und der Vorratshaltung, vor allem bei Lufthansa Technik.

Fokussierte Investitionstätigkeit soll Rentabilität der eingesetzten Mittel erhöhen

Die strategischen Ziele des Konzerns und der Geschäftsfelder sowie die Portfoliorollen der Konzerngesellschaften bilden den Rahmen für Kapitalallokation und Investitionsentscheidungen. Alle Investitionsprojekte sollen hierbei auf nachhaltige Wertschaffung einzahlen, das heißt auf eine Rentabilität jenseits der gewichteten Kapitalkosten (WACC).

Die Lufthansa Group investiert umfangreich in die Modernisierung der Flotte, das Bord- und Bodenprodukt, die Digitalisierung sowie die Infrastruktur. Neue Flugzeuge ersetzen zu einem wesentlichen Teil ältere, weniger effiziente Modelle und steigern so nachhaltig die Profitabilität, zum Beispiel aufgrund höherer Treibstoffeffizienz oder geringer Wartungskosten. Die Zuordnung neuer Flugzeuge zu den verschiedenen Airlines und Standorten folgt wertorientierten Kriterien und wird kontinuierlich optimiert.

Im Berichtsjahr wurden für den Zweck der Finanzierung der Flottenmodernisierung sogenannte Sale-and-Lease-back-Transaktionen abgeschlossen, in denen insgesamt 15 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge an Lessoren verkauft und wieder zurückgeleast wurden.



Die Lufthansa Group hat ihr Investitionsvolumen im Berichtsjahr im Vorjahresvergleich verringert. Gegenüber Vorjahr sanken die Nettoinvestitionen um 14 % auf 2.392 Mio. EUR (Vorjahr: 2.771 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. ➔ **G12 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen.**

Kontinuierliche Dividendenausschüttung angestrebt

Die Aktionärinnen und Aktionäre sollen regelmäßig über eine attraktive Dividende direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Dies soll die Attraktivität des Unternehmens am Kapitalmarkt auch für Investorinnen und Investoren mit langfristigen Anlagehorizont steigern.

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

Für das Geschäftsjahr 2024 schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie an die Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 359 Mio. EUR oder 26 % des Konzerngewinns 2024 und somit einem höheren Prozentsatz als im Vorjahr, als ein Anteil von 21 % des Konzerngewinns ausgeschüttet wurde. ➔ **Ertragslage.**

Sicherung der finanziellen Stabilität

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

Die Erfahrungen der Corona-Pandemie haben gezeigt, dass eine ausreichende Mindestliquidität im Fall globaler Krisen, von denen Airlines in der Regel in besonderem Maße betroffen sind, existenziell entscheidend ist. Ausschlaggebend für die

Höhe der notwendigen Liquidität sind dabei für einen extremen Krisenfall, neben der Abdeckung der operativen Aufwendungen, auch die Sicherstellung der Rückzahlungsfähigkeit von Verbindlichkeiten des Working Capitals und dabei insbesondere die erhaltenen Kundenanzahlungen für noch nicht ausgeflogene Flugdokumente. Um die Liquiditätsrisiken zu mindern und damit den Konzern gegen mögliche Krisen zu schützen, strebt die Lufthansa Group aktuell eine Mindestliquidität von 8 Mrd. EUR bis 10 Mrd. EUR an. Aus Kapitaleffizienzgründen wird ein Teil der strategischen Liquiditätsreserve in Form einer revolvingierenden Kreditlinie vorgehalten. Unter Berücksichtigung der frei verfügbaren Kreditlinien standen dem Unternehmen am Jahresende 2024 11,0 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2023: 10,4 Mrd. EUR). ➔ **Finanzlage.**

Verschuldungsgrad soll weiter reduziert werden

Die Reduktion des Verschuldungsgrads, vor allem durch die Erzielung starker Free Cashflows sowie durch die Optimierung der Nettokreditverschuldung bleibt im Fokus der langfristigen Finanzstrategie.

Der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, berücksichtigt neben der Nettokreditverschuldung (inklusive der finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen vor allem für Immobilien und Flugzeuge) auch die Netto-Pensionsverpflichtungen. Diese werden aktiv gemanagt. Die Lufthansa Group hat zur Begrenzung des weiteren Anstiegs der Verbindlichkeiten größtenteils auf ein beitragsorientiertes Pensionssystem umgestellt. Für die größten verbleibenden leistungsorientierten Pensionspläne wurde die Allokation des Pensionsvermögens im Rahmen der Einführung eines sogenannten Liability Driven Investments (LDI) angepasst. Dies zielt darauf ab, die Zinssensitivität des Planvermögens stärker an jene der Pensionsverpflichtungen anzugleichen, um die Volatilität der Pensionsrückstellungen dauerhaft zu verringern.

Die Nettokreditverschuldung betrug Ende des Geschäftsjahres 2024 5.744 Mio. EUR. Sie lag damit um 1 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 5.682 Mio. EUR) und unterhalb des Vor-

krisenniveaus zum Jahresende 2019 (6.662 Mio. EUR). Die Netto-Pensionsverbindlichkeiten sanken im Berichtsjahr aufgrund der positiven Marktentwicklung des Planvermögens auf 2.566 Mio. EUR (Vorjahr: 2.676 Mio. EUR). Damit lag die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA Ende 2024 bei 2,0 (Vorjahr: 1,7). ➔ **Vermögenslage.**

T009 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

in Mio. €	2024	2023	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ¹⁾	5.497	5.435	1
Netto-Pensionsverpflichtungen	2.566	2.676	-4
Adjusted Net Debt	8.063	8.111	-1
Adjusted EBIT	1.645	2.682	-39
Abschreibungen	2.337	2.228	5
Adjusted EBITDA	3.982	4.910	-19
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	2,0x	1,7x	+0,3x

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

Lufthansa Group profitiert von gutem Kapitalmarktzugang und nutzt diversifizierte Finanzierungsquellen

Auch im Geschäftsjahr 2024 nahm die Lufthansa Group erfolgreich neue Mittel am Kapitalmarkt auf und profitierte dabei von attraktiven Konditionen in Verbindung mit ihrem Investment-Grade-Rating. Insgesamt wurden über die Platzierung von drei Euro-Bond-Anleihen 1.734 Mio. EUR aufgenommen. Außerdem nutzte die Lufthansa Group diverse andere Instrumente zur Finanzierung wie zum Beispiel Sale-and-Lease-back und Japanese Operating Leases. ➔ **Finanzlage.**

Auch zukünftige Finanzierungen richten sich nach der Notwendigkeit für Investitionen und zielen auf die Minimierung von Finanzierungskosten ab. Diese werden im Wesentlichen durch das Rating der Lufthansa Group sowie die am Markt herrschenden Konditionen bestimmt. Durch Differenzierung der Finanzierungsinstrumente werden ein breiter Finanzierungsmix, günstige Finanzierungskosten, ein ausgeglichenes Fällig-

keitsprofil und ein diversifiziertes Portfolio von Fremdkapitalgebern erzielt. [↗ G15 Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten.](#)

Neu aufgenommene Darlehen oder Anleihen können grundsätzlich fest als auch variabel verzinst sein. Die Lufthansa Group verfolgt eine „Net Fix Hedging Strategie“. Das heißt, dass die Höhe variabel verzinsten Verbindlichkeiten die Höhe der zu einem variablen Zinssatz angelegten Finanzmittel nicht übersteigen soll, sodass die Nettoverschuldung fest verzinst ist und marktweite Zinsveränderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Zinslast des Konzerns haben. Diese Strategie wird im Wesentlichen durch Derivate gesteuert.

Sicherung des Investment-Grade-Ratings

Die Deutsche Lufthansa AG wird von allen führenden Rating-Agenturen mit Investment Grade bewertet.

Standard & Poor's und Fitch Ratings bewerten die Deutsche Lufthansa AG weiterhin jeweils mit einem Investment-Grade-Rating von „BBB-“ und dem Ausblick „stabil“. Moody's hat das Rating der Deutschen Lufthansa AG im Januar 2024 auf Baa3 und damit ebenfalls auf Investment-Grade-Niveau mit dem Ausblick „stabil“ angehoben. Scope Ratings stuft die Deutsche Lufthansa AG unverändert mit einem Investment-Grade-Rating von „BBB-“ und dem Ausblick „positiv“ ein.

T010 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/Ausblick	2024	2023	2022	2021	2020
Standard & Poor's	BBB-/stabil	BBB-/stabil	BB/positiv	BB-/stabil	BB-/negativ
Moody's	Baa3/stabil	Ba1/stabil	Ba2/stabil	Ba2/negativ	Ba2/negativ
Scope Ratings	BBB-/positiv	BBB-/positiv	BBB-/stabil	BBB-/negativ	BBB-/negativ
Fitch Ratings	BBB-/stabil	BBB-/stabil			

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

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, Konzernanhang, Erläuterung 45.](#)



FLOTTE UND STRECKENNETZ

T011 KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Germanwings und Discover Airlines (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2024

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	Konzern- flotte	davon Lease	Veränderung ggü. 31.12.2023
Airbus A220		30					30		
Airbus A319	40			15	31		86	17	
Airbus A320	63	25	29	16	50		183	24	-2
Airbus A320neo	35	8	5	5	8		61	17	+6
Airbus A321	54	6	6		6	4 ¹⁾	76	4	
Airbus A321neo	17	4			5		26	10	+1
Airbus A330	22	14		10			46	4	
Airbus A340	33	9					42		-1
Airbus A350	30	4					34	5	+8
Airbus A380	8						8		
Boeing 747	27						27		
Boeing 767			3				3		
Boeing 777		12	6				18	2	
Boeing 787	5		2				7	2	+2
Boeing 777F						18 ²⁾	18	6	+1
Bombardier CRJ	27						27		-1
Embraer	26		17				43		
Flugzeuge gesamt	387	112	68	46	100	22	735	91	+14

¹⁾ A321P2F operiert von Lufthansa CityLine.

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

Flotte

Flotte der Lufthansa Group wächst auf 735 Flugzeuge

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2024 aus 735 Flugzeugen (Vorjahr: 721 Flugzeuge). Das Durchschnittsalter der Flotte betrug 14,0 Jahre (Vorjahr: 13,4 Jahre).

Gegenüber Vorjahr wuchs die Flotte um 14 Flugzeuge. 18 neu hinzugekommenen Flugzeugen standen vier Abgänge gegenüber. Die Flottenzugänge umfassten 15 neue Flugzeuge (sieben Airbus A350-900, einen Airbus A321neo, sechs A320neo und eine Boeing 777F) und drei gebrauchte Flugzeuge (einen A350-900 als Kauf und zwei 787-9 als Lease). Demgegenüber wurden im Jahr 2024 zwei Flugzeuge verkauft (eine CRJ und einen A340), und für zwei Flugzeuge ist die Leasingvereinbarung ausgelaufen.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen 15 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge verkauft und zurückgemietet. Die Flugzeuge sind bis zu zwei Jahre alt und werden von SWISS, Brussels Airlines und Eurowings betrieben.

Auf der Langstrecke wurden im Berichtsjahr die verbliebenen A380 aus dem Langzeitparkmodus reaktiviert. Damit reagierte das Unternehmen auf die starke Nachfrage und wirkte Verzögerungen bei der Auslieferung bestellter Flugzeuge aufgrund vielfältiger Produktions-, Lieferketten- und Zertifizierungsprobleme bei den Herstellern entgegen. Ende 2024 waren von den insgesamt acht A380 bereits sieben im Flugbetrieb am Flughafen München, ein weiterer folgte im Februar 2025. Somit sind alle acht A380 wieder im Einsatz.

Im Berichtsjahr haben die Airlines der Lufthansa Group 56 Flugzeuge im Rahmen von Wet-Leases betrieben, insbesondere um verspätete Flugzeugauslieferungen zu kompensieren und die Kapazität in den hochfrequentierten Sommermonaten zu erweitern.

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

Die Lufthansa Group hat in den letzten Jahren wichtige Entscheidungen zur Fortführung der Flottenmodernisierung getroffen. So werden insbesondere größere vierstrahlige und damit weniger treibstoffeffiziente Flugzeuge ausgemustert und durch moderne und effizientere Flugzeugmuster wie die Boeing 787 und den A350 ersetzt. Gleichzeitig nutzt der Konzern Marktchancen, um die Flottenmodernisierung voranzutreiben und moderne Flugzeuge kurzfristig und zu attraktiven Konditionen zu beschaffen. Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group solche kurzfristigen Marktchancen genutzt und sich zwei Boeing 787 als Lease gesichert. Diese wurden bereits vollständig eingeflottet und haben die Flottenmodernisierung bei Austrian Airlines eingeleitet.

Im Geschäftsjahr 2023 hat die Lufthansa Group ihre bestehenden Flugzeugbestellungen ausgebaut und über 100 hochmoderne Flugzeuge bestellt (22 Langstreckenflugzeuge: sieben Boeing 787-9, zehn A350-1000 und fünf A350-900 sowie 80 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge: 40 Airbus A220-300 und 40 Boeing 737-8 MAX). Zudem wurden Kaufoptionen für weitere 20 A220-300, 60 B737-8 MAX und 40 Flugzeuge der A320neo-Familie vereinbart. Mit den Beschaffungen wird die Effizienz der Flotte weiter nachhaltig gesteigert. Die Flugzeuge senken den Treibstoffverbrauch beziehungsweise den CO₂-Ausstoß im Vergleich zu ihren direkten Vorgängermodellen um bis zu 30 %. Sie leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Langstreckenflotte hin zu geringeren Betriebskosten, reduzierter Flottenvielfalt und nachhaltigerem Fliegen.

Im Dezember 2024 hat die Lufthansa Group fünf weitere Airbus A350-1000 Langstreckenflugzeuge bestellt und damit ihre Festbestellungen für Flugzeuge dieses Typs von zehn auf 15 erweitert.

Ende 2024 standen 242 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Darüber hinaus bestehen Optionen auf weitere 182 Flugzeuge. Die Zuteilung von Flottenzugängen zu den jeweiligen Airlines wird jeweils kurzfristig vor Lieferung zentral entschieden.

T012 FLOTTENBESTELLUNG LUFTHANSA GROUP

	Festbestellungen ¹⁾	Auslieferungszeitraum	Optionen
Langstreckenflotte			
Airbus A350-1000	15	2026 bis 2030	25
Airbus A350-900	24	2025 bis 2031	
Boeing 787-9	34	2025 bis 2028	13
Boeing 777-9	20	2025 bis 2028	24
Boeing 777-8F	7	2027 bis 2030	
Kurzstreckenflotte			
Airbus A220-300	40	2026 bis 2031	20
Airbus A320neo	40	2025 bis 2028	40
Airbus A321neo	22	2025 bis 2028	
Boeing 737-8	40	2027 bis 2032	60
Flugzeuge gesamt	242	2025 bis 2032	182

¹⁾ Ohne kontrahierte Leases.

Flexible Flottenplanung ermöglicht Anpassung an Marktentwicklungen

Im Geschäftsjahr 2025 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von circa 25 Flugzeugen, darunter Kurzstreckenflugzeuge der A320neo-Familie und Langstreckenflugzeuge der Typen A350 und Boeing 787. SWISS erhält ihre ersten zwei Flugzeuge des Typs Airbus A350, in denen erstmals die neuen Sitze der „SWISS Senses“-Generation eingeführt werden. In die bestellten Flugzeuge des Typs Boeing 787 für Lufthansa Airlines werden zum ersten Mal die neuen Sitze der „Allegris“-Generation eingebaut.

Entsprechend der aktuellen Planung sollen im Jahr 2025 circa 20 Flugzeuge verkauft werden beziehungsweise soll deren Lease auslaufen. Diese Planung wird kontinuierlich überprüft. Der Konzern kann die angebotene Kapazität durch die Verlängerung oder Verkürzung temporärer Stilllegungen, die Verzögerung oder Vorziehung geplanter Ausflottungen und durch die Vereinbarung von Wet-Leases an eine im Vergleich zur Planung stärkere oder schwächere Nachfrage anpassen.

Aufgrund von potenziellen Materialfehlern in Bauteilen der PW1100G-Triebwerksfamilie werden die betroffenen Bauteile aus Sicherheitsgründen überprüft. Hierdurch waren im Berichtsjahr im Durchschnitt etwa 30 Flugzeuge der Lufthansa Group nicht einsatzfähig. Dabei handelte es sich um Flugzeuge vom Typ A320neo und A321neo sowie einige Ersatztriebwerke. Insgesamt sind 64 Flugzeuge der Lufthansa Group beziehungsweise 136 Triebwerke betroffen, von denen rund 100 bereits der ersten Inspektion unterzogen wurden. Die Auswirkungen auf die Kapazität sollen durch die Beschaffung zusätzlicher Ersatztriebwerke, die verlängerte Nutzung vorhandener Flugzeuge und zusätzliche Wet-Leases abgemildert werden. Die finanziellen Risiken konnte die Lufthansa Group durch erfolgreiche Verhandlungen mit Pratt & Whitney signifikant reduzieren.

Langfristige Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster

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

Im Rahmen der langfristigen Flottenstrategie wird die Anzahl der Flugzeugmuster, die auf der Langstrecke betrieben werden, konzernübergreifend verringert, um die Komplexität weiter zu reduzieren. Die in den Jahren 2019 bis 2024 getätigten Bestellungen von insgesamt 34 A350-900 (davon vier gebrauchte), 15 neuen A350-1000 und 39 neuen 787-9

sowie Leaseverträge über weitere sechs A350-900 und zwei Boeing 787-9 bilden die Basis für die strukturelle Modernisierung und Optimierung der Langstreckenflotte.

Der vollständigen Ausflottung der Flugzeugtypen 747-400, 777-200ER, A340-600, A340-300, A330-200 und 767-300ER steht die Einflottung der neuen A350-1000, 787-9 sowie 777-9 gegenüber. Entsprechend soll die Anzahl der Flugzeugmuster auf der Langstrecke von derzeit 13 um netto drei auf zehn reduziert werden. Der Konzern erwartet sich davon deutliche Kosteneinsparungen, vor allem in den Bereichen Crew Training, Wartung und Operations.

Gruppenweites Engine Management hebt Synergien

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

Großer Teil der Flotte befindet sich im Eigentum der Lufthansa Group

Insgesamt befinden sich 88 % (Vorjahr 89 %) der Gesamtflotte im Eigentum der Lufthansa Group, 12 % (Vorjahr: 11 %) sind geleast. Mehr als 85 % (Vorjahr: 85 %) 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 zu reagieren und das Angebot kurzfristig anzupassen, können abgeschriebene Flugzeuge kurzfristig länger betrieben oder vor dem geplanten Phase-out stillgelegt werden. Zudem können die Flugzeuge bei Finanzierungsmaßnahmen als Sicherheit eingebracht werden. Leases hingegen erlauben eine schnellere Reaktion auf marktseitige und technologische Veränderungen. Außerdem mindern sie im Vergleich zum Kauf neuer Flugzeuge den Kapitaleinsatz. Der Konzern beabsichtigt, den Leasinganteil der Flotte mittel- und langfristig auszubauen.

➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung.**

Streckennetz

Streckennetz der Lufthansa Group deutlich ausgebaut

Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines bieten ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die Drehkreuze der Airlines in Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel. Die regionalen Konzern-Airlines Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti erbringen für die Netzwerk-Airlines Zu- und Abbringerdienste auf der Kurzstrecke. Auf der Langstrecke wird das Angebot der Netzwerk-Airlines durch die komplementären Streckennetze der Allianz- und Joint-Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Eurowings bietet umfassende Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf der Kurz- und Mittelstrecke an. Discover Airlines und Edelweiss, die Ferienflieger der Lufthansa Group, fokussieren sich auf touristische Destinationen auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke und ergänzen damit das Angebot aus den Drehkreuzen.

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group ihr Streckennetz weiter ausgebaut. Die Anzahl der angebotenen Destinationen lag in der Sommersaison nahezu auf Vorkrisenniveau. 2024 hat sich zudem die angebotene Kapazität stetig erholt. Sie lag im Gesamtjahr bereits bei 91 % des Vorkrisenniveaus und um 9 % über Vorjahr.

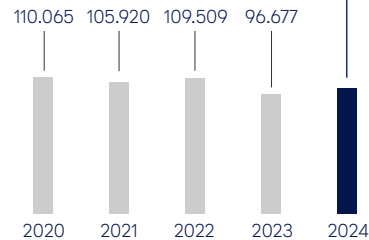
Die auf der Kurz- und Mittelstrecke angebotene Kapazität betrug im Jahresdurchschnitt 99 % des Jahres 2019. Im vierten Quartal lag sie bei 102 %. Auch auf den Interkontinentalverkehren konnte eine Erholung beobachtet werden. So lag die angebotene Kapazität im vierten Quartal 2024 bei 89 %. Die Transatlantik-Verkehre erholten sich bereits auf über 96 %, während die Asien-Verkehre noch bei 79 % des Vorkrisenniveaus lagen. Darin spiegelt sich vor allem die langsamere Erholung des Flugverkehrs auf den Strecken von und nach China sowie Japan wider.

Infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine bleibt der russische Luftraum für die Airlines der Lufthansa Group gesperrt. Dadurch verlängern sich weiterhin die Flugrouten nach Japan, Südkorea, China und Zentralasien teilweise deutlich. Kontinentale Direktverkehre nach Russland und in die Ukraine sind weiterhin ausgesetzt. Aufgrund des Nahostkonflikts mussten im Berichtsjahr zudem Flüge nach Tel Aviv, Beirut, Amman, Erbil und Teheran temporär ausgesetzt werden.



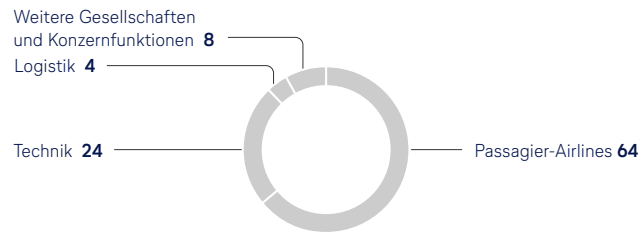
G06 ANZAHL DER MITARBEITENDEN

zum 31.12.

2024
101.709

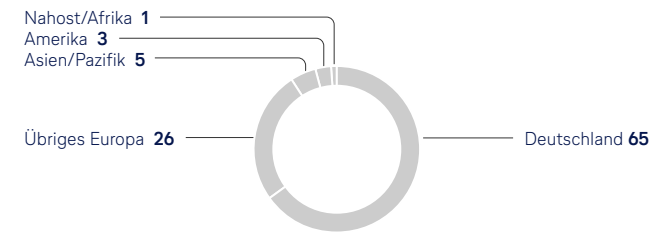
G07 MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN

in %



G08 MITARBEITENDE NACH REGIONEN

in %



MITARBEITENDE

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

Die Mitarbeitenden sind ein unverzichtbarer Erfolgsfaktor für die Lufthansa Group. Auch im Geschäftsjahr 2024 war das Personalmanagement ein zentraler Faktor für die Zukunftsausrichtung des Unternehmens. Die Unternehmenskultur, die sowohl den wirtschaftlichen Erfolg als auch das Engagement und Wohlbefinden der Mitarbeitenden in den Fokus stellt, ist weiterhin von zentraler Bedeutung. Die Lufthansa Group strebt an, diese Kultur durch das laufende Programm „Cultural Journey“ weiter zu stärken und auf die sich verändernden Anforderungen von Gesellschaft, Belegschaft und Anteilseignern abzustimmen. Hierbei nimmt das Kulturprogramm eine Schlüsselfunktion ein, indem es Werte wie Vielfalt, Respekt und individuelle Entwicklungsmöglichkeiten vereint.

Die unternehmensweite Mitarbeiterbefragung „involve me!“ unterstützt dabei, gezielt strategische Handlungsfelder zu identifizieren und diese in die HR-Strategie der Gruppe zu integrieren. Dabei setzt die Lufthansa Group auf einen umfassenden Ansatz, der Chancengleichheit, Förderung von Vielfalt, Weiterbildung und eine ausgewogene Work-Life-Balance sicherstellt. Das Unternehmen unterstützt dabei nicht nur flexible Karrierepfade, sondern strebt ebenso eine partnerschaftliche und transparente Unternehmenskultur an, die den

Anspruch als attraktiver Arbeitgeber festigt und Talente nachhaltig fördert und bindet. ➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.**

Zahl der Mitarbeitenden steigt im Berichtsjahr wieder auf über 100.000

Zum Jahresende 2024 waren bei der Lufthansa Group weltweit 101.709 Mitarbeitende beschäftigt (Vorjahr: 96.677). Damit stieg die Zahl der Beschäftigten im Berichtsjahr, trotz des Abgangs von rund 1.250 Mitarbeitenden durch den Verkauf des Zahlungsspezialisten AirPlus, um 5.032 beziehungsweise 5 %. Der Anstieg ist wesentlich auf erfolgreiche Recruitingmaßnahmen, insbesondere in operativen Bereichen, zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau lag die Zahl der Beschäftigten um 36.644 beziehungsweise 26 % niedriger (31. Dezember 2019: 138.353).

In Vollzeitstellen umgerechnet lag die Beschäftigung zum Jahresende 2024 bei 84.215 (Vorjahr: 80.583). Dies entspricht einem Anstieg von 3.632 beziehungsweise 5 % gegenüber Vorjahr.

In Deutschland arbeiteten 66.336 Mitarbeitende, 3.160 beziehungsweise 5 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 63.176). Der Anstieg wurde von umfassenden Neueinstellungen getrieben. Die Zahl der Mitarbeitenden in Deutschland entspricht 65 % der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 65 %). Die Zahl der Beschäf-

tigten außerhalb von Deutschland stieg um 1.872 beziehungsweise 6 % auf 35.373 (Vorjahr: 33.501).

Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 42,1 Jahren (Vorjahr: 42,6 Jahre). Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 13,7 Jahre (Vorjahr: 14,2 Jahre). 35 % der Mitarbeitenden arbeiteten im Berichtsjahr in Teilzeit (Vorjahr: 35 %). Die Fluktuation sank auf 6 % (Vorjahr: 7 %).

In den weltweit von der Lufthansa Group angebotenen rund 30 Ausbildungsberufen sowie in verschiedenen dualen Studiengängen waren zum Jahresende 1.860 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: 1.640).

Für das Geschäftsjahr 2025 sind gezielte Recruitingmaßnahmen vorgesehen, um qualifizierte und motivierte Mitarbeitende mit den passenden Kompetenzen und Fähigkeiten zu gewinnen. Dabei gilt in administrativen Bereichen teilweise ein Einstellungsstopp, während in operativen und technischen Bereichen weiterhin Personal aufgebaut werden soll.

Wesentliche Vereinbarungen mit Tarifpartnern geschlossen

Die Lufthansa Group, vertreten durch die jeweils zuständigen Verbände beziehungsweise Tochtergesellschaften, konnte im Geschäftsjahr 2024 zahlreiche neue Tarifvereinbarungen mit den Tarifpartnern abschließen. ➔ **Chancen- und Risikobericht, Personal.**

Der Arbeitgeberverband Luftverkehr e.V. (AGVL) und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) haben im März 2024 für rund 20.000 Bodenmitarbeitende in Deutschland, darunter Beschäftigte der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG, einen neuen Tarifvertrag geschlossen. Dieser sieht im Mittel bis zu 12,5 % Lohnerhöhung in zwei Stufen vor. Zusätzlich sind eine Inflationsausgleichsprämie und weitere Zuschüsse für Urlaubsgeld sowie ein Sonderpaket für Auszubildende enthalten.

Im April 2024 haben der AGVL und die Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) einen Vergütungstarifvertrag für die rund 19.000 Kabinenbeschäftigten von Lufthansa Airlines abgeschlossen. Der Vertrag enthält eine stufenweise Erhöhung der Gehälter um 16,5 % in Summe und die Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie. Neben anderen Punkten, wie der Erhöhung von Zulagen, wurde auch eine Erhöhung der Urlaubsvergütung vereinbart. Die Laufzeit des Tarifvertrags ist auf mindestens drei Jahre ausgelegt, wodurch eine strategische Planung der Personalkosten erleichtert wird. Die UFO kündigte den geltenden Manteltarifvertrag zum Jahresende 2024. Damit ist ab 2025 mit Verhandlungen über die Rahmenbedingungen für die Kabinenbeschäftigten zu rechnen.

Discover Airlines konnte im August 2024 für das gesamte Bordpersonal einen Mantel- und Vergütungstarifvertrag mit der ver.di abschließen. Die Verträge können frühestens zum 31. Dezember 2027 gekündigt werden. Sie umfassen neben einer substanziellen Weiterentwicklung der Gehaltsstrukturen auch ein belastbares Tarifwerk für die Mitarbeitenden hinsichtlich der Arbeits- und Einsatzbedingungen. Wesentlicher Bestandteil bei dieser Ersttarifizierung war daneben auch die Vereinbarung von Konfliktlösungsmechanismen wie Mediation und Schlichtung.

Für die Pilotinnen und Piloten von Edelweiss wurde ein neuer Gesamtarbeitsvertrag geschlossen, der zum 1. Januar 2025 in Kraft getreten ist.

Austrian Airlines erzielte mit der Gewerkschaft vida im April 2024 einen neuen Kollektivvertrag für rund 2.400 Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter sowie rund 1.000 Pilotinnen und Piloten. Dieser sieht eine schrittweise Erhöhung der Gehälter von rund 19,4 % in drei Stufen und eine Laufzeit bis Dezember 2026 vor. Auch für das kaufmännisch-technische Personal wurde ein Tarifabschluss erzielt. Neben einer stufenweisen Lohnerhöhung beinhaltet die Vereinbarung auch die Auszahlung einer Inflationsausgleichsprämie. Darüber hinaus wird die Vergütung für Auszubildende ab Januar 2025 angepasst.

Für die Pilotinnen und Piloten von Brussels Airlines wurde ein neuer Tarifvertrag mit einer Laufzeit bis Ende 2026 geschlossen. Der Vertrag sieht Gehaltssteigerungen in Höhe von durchschnittlich 3,1 % für die Dauer der Laufzeit vor. Ferner wurde ein neuer Vergütungstarifvertrag für das Kabinenpersonal bis Ende 2026 geschlossen. Vorgesehen sind Gehaltssteigerungen in Höhe von durchschnittlich 1,6 %.

Für die Pilotinnen und Piloten der Eurowings GmbH konnte im Juli 2024 mit der VC ein neuer Vergütungstarifvertrag geschlossen werden. Dieser sieht über die Laufzeit von drei Jahren Vergütungserhöhungen von insgesamt 17 %, eine Inflationsausgleichsprämie sowie die Neuregelung der Mehrflugstundenvergütung vor. Im Gegenzug haben sich die Tarifvertragsparteien auf den Entfall des automatisierten Inflationsausgleiches verständigt. Für das Kabinenpersonal konnte in Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft ver.di ein neuer Vergütungstarifvertrag geschlossen werden, der rückwirkend zum 1. Januar 2024 mit einer Laufzeit von 19 Monaten in Kraft getreten ist und der neben Vergütungsanpassungen um 4 % die Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie regelt. Im Juli 2024 wurden Eckpunkte zu einem neuen Manteltarifvertrag mit der Gewerkschaft ver.di für das Bodenpersonal der Eurowings Aviation GmbH vereinbart. Am 16. September 2024 konnte mit der Gewerkschaft ver.di ein neuer Vergütungstarifvertrag für die Bodenmitarbeitenden der Eurowings Technik GmbH mit einer Laufzeit von drei Jahren vereinbart werden. Neben einer stufenweisen Erhöhung der Grundgehälter um insge-

samt 15,7 % beinhaltet die Einigung auch die Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie sowie die Anhebung monatlicher Schichtzulagen.

Miteinander zwischen Sozialpartnern nachhaltig entwickeln

Ziel der Lufthansa Group im Rahmen der Sozial- und Tarifpolitik ist es, in allen Konzernbereichen gute Arbeitsbedingungen und eine faire Entlohnung festzulegen, die die Interessen der Unternehmen und der Arbeitnehmenden ausbalanciert. Länger laufende Vereinbarungen schaffen dabei Planungssicherheit für beide Seiten. Dies konnte durch die im Berichtsjahr geschlossenen Vereinbarungen in einigen Konstellationen erreicht werden.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

➤ Geschäftsfelder.

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

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

So bieten Lufthansa Airlines und SWISS ihren Kundinnen und Kunden im Rahmen der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Lufthansa Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Ende des Berichtsjahres waren bei Lufthansa Airlines bereits sieben A350 Flugzeuge mit der neuen „Allegris“-Ausstattung im Einsatz. Eine weitere Neuerung bei Lufthansa Airlines ist die kostenfreie Nutzung des WLAN-



Grundlagen des Konzerns

Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Portals „FlyNet“, mit dem Fluggäste auf kostenlose Zeitschriften und Podcasts zugreifen können. Zudem wurden die digitalen Servicekanäle und die Automatisierung von Kundenservices, insbesondere bei berechtigten Entschädigungsforderungen, ausgeweitet. Im Oktober 2024 wurde die Lufthansa Group App vom World Aviation Festival als weltweit beste Airline App ausgezeichnet. Das digitale Kundenportal ermöglicht es den Kundinnen und Kunden, alle relevanten Informationen abzurufen und Anliegen mit neuen, interaktiven Selbstbedienungsangeboten einfach und schnell zu lösen.

Darüber hinaus haben die Passagier-Airlines im Berichtsjahr die Möglichkeiten zum klimafreundlicheren Fliegen erweitert. Auf die Einführung sogenannter „Green Fares“ bei Kontinentalfügen, die die Kompensation der CO₂-Emissionen im Flugpreis einschließt, folgte im Berichtsjahr die Ausweitung des Angebots auf alle Langstreckenflüge. **➤ Passagier-Airlines.**

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

Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik bauen innovative und digitale Angebote und Services weiter aus und entwickeln nachhaltige Lösungen für die Airline-Branche

Im Berichtsjahr hat Lufthansa Cargo mit der IATA-Initiative ONE Record einen Meilenstein in der Digitalisierung der Luftfrachtbranche erreicht. Seit März 2024 werden Sendungsinformationen über die Open Source Lösung ONE Record mit allen Beteiligten in der Luftfrachttransportkette geteilt.

Des Weiteren ist Lufthansa Cargo im Juli 2024 der Smart Freight Centre Community beigetreten und engagiert sich damit weiterhin aktiv für die Reduzierung ihrer Treibhausgase im Luftverkehr sowie auch bei Bodenprozessen.

Zudem hat sich Lufthansa Cargo im Berichtsjahr an einem 100-Flüge-Test zur besseren Vorhersage der Bildung klimarelevanter Kondensstreifen beteiligt. **➤ Geschäftsfeld Logistik.**

Die von Lufthansa Technik eigens entwickelte, eigenständige Plattform AVIATAR unterstützt Kunden weltweit in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs, hilft bei der Fehlerprognose von Einzelkomponenten und unterstützt so die digitale Transformation der Luftfahrt. Zum Ende des Berichtsjahres waren bereits die Daten von rund 4.400 Flugzeugen an die Plattform AVIATAR angebunden. Bis 2030 möchte Lufthansa Technik im Rahmen des „Ambition 2030“-Programms ihr Ziel erreichen, ein vollständig digitalisierter MRO-Anbieter zu sein.

Darüber hinaus hat Lufthansa Technik die zusammen mit BASF entwickelte treibstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ auf weitere Flugzeugtypen in der Lufthansa Group ausgeweitet. Ende des Berichtsjahres waren bereits 21 Boeing-777-Flugzeuge von Lufthansa Cargo, SWISS und Austrian Airlines mit der neuartigen Oberfläche ausgerüstet.

Lufthansa Technik hat im Jahr 2023 damit begonnen, einen früheren Lufthansa Airlines Airbus A320 als Reallabor für die Erprobung von Wartungs- und Bodenprozessen zukünftiger wasserstoffbetriebener Flugzeuge vorzubereiten. Im „Hydrogen Aviation Lab“ kann künftig der sichere Umgang mit einem potenziellen Energieträger der zukünftigen Luftfahrt schon frühzeitig und realitätsnah erforscht werden. Im Berichtsjahr wurden die schrittweise Integration und Inbetriebnahme der notwendigen Komponenten weiter vorangetrieben.

➤ Geschäftsfeld Technik.

Lufthansa Aviation Training hat im Berichtsjahr zusammen mit der ETH Zürich ein dreijähriges Forschungsprojekt gestartet, um zukünftige Trainingsinhalte mit Hilfe von Virtual Reality abzubilden.

Innovationen und Digitalisierung werden über diverse Plattformen vorangetrieben

Innovationen und Digitalisierung werden auch vom Lufthansa Innovation Hub vorangetrieben. Dieser arbeitet an neuen digitalen Geschäftsmodellen, Partnerschaften sowie strategischen Investments entlang der gesamten Reise- und Mobilitätskette.

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

RECHTLICHE UND REGULATORISCHE EINFLUSSFAKTOREN

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

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



Grundlagen des Konzerns

Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

EU-Klimaschutzregularien führen zu Wettbewerbsnachteilen

Im Sommer 2021 hat die EU-Kommission mit ihrem „Fit for 55“-Legislativpaket regulatorische Vorschläge präsentiert, wie die europäischen Klimaschutzziele – die Senkung der CO₂-Emissionen um 55 % im Vergleich zu 1990 – 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).

Hinsichtlich des EU-ETS wurde entschieden, die Gesamtzahl der CO₂-Zertifikate schrittweise zu reduzieren und die bisherigen kostenlosen („freien“) Zuteilungen ab 2026 komplett abzuschaffen. Vor allem durch den Wegfall der freien Zuteilungen erhöhten sich die Kosten im Zusammenhang mit EU-ETS-Zertifikaten im Geschäftsjahr 2024 um 134 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr. Die Regelungen in ihrer Gänze werden den Zubringerverkehr europäischer Airlines verteuern und bergen 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 der wesentlich teureren nachhaltigen Kraftstoffe (SAF) zu schaffen, wurde beschlossen, zeitlich befristet ein begrenztes Kontingent an CO₂-Zertifikaten als Ausgleich für die Mehrkosten von SAF zur Verfügung zu stellen. Hierdurch können jedoch weder die Mehrkosten in hinreichendem Maße ausgeglichen noch die notwendigen gleichen Wettbewerbsbedingungen mit Fluggesellschaften außerhalb der EU erreicht werden.

Auch die seit Januar 2025 geltende europäische Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation) wird nach Einschätzung der Lufthansa Group zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen im interkontinentalen Verkehr und stark steigenden Kosten für europäische Fluggesellschaften

führen, da außereuropäische Fluggesellschaften mit Umsteige-flughäfen in der Nähe von Europa weiterhin für einen Teil der Reise ohne Quote tanken können. Dass SAF in absehbarer Zukunft weder in ausreichender Menge noch zu wettbewerbsneutralen Preisen erhältlich sein werden, bleibt bislang unberücksichtigt.

Auf EU-Ebene wird aktuell die Energiesteuerrichtlinie (ETD) überarbeitet. Sinnvoll ist, die Steuerbefreiung für Kerosin EU-weit zu verlängern, wie es aktuell von den EU-Mitgliedstaaten erwogen wird. Die Einführung einer europäischen Mindeststeuer auf Kerosin würde das globale Wettbewerbsproblem zusätzlich verschärfen.

Im weiteren Gesetzgebungsprozess sind daher aus Sicht der Lufthansa Group Nachbesserungen in der Klimaschutzregulatorik zwingend erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der in der EU beheimateten Airlines zu erhalten und die Verlagerung von Verkehren und Emissionen – den sogenannten „Carbon-Leakage-Effekt“ – zu vermeiden. Die im Mai 2024 erhöhte nationale Luftverkehrsteuer steigert die im europäischen Vergleich ohnehin schon hohen Standortkosten des Luftverkehrs in Deutschland noch weiter und verschlechtert damit zusätzlich die Anbindung Deutschlands an den europäischen und globalen Luftverkehr – ohne Nutzen für das Klima.

➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.**

Verschärfungen in der Verbraucherpolitik können sich belastend auswirken

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

Potenzial eines Single European Sky vorerst nicht realisiert

Im Frühjahr 2024 wurde ein Kompromiss der Überarbeitung des Rechtsrahmens über den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky) erreicht. Das Ziel einer Steigerung der Effizienz der Luftsicherung in der EU wurde nicht erreicht. Die Regelungen festigen lediglich den Status quo. Im Rahmen der Implementierung hat die EU-Kommission sich bereits dazu bekannt, daran zu arbeiten, das verbleibende Potenzial zu heben und damit nicht nur CO₂-Emissionen zu reduzieren und Treibstoff zu sparen, sondern auch Flugverspätungen zu vermeiden. Ob diese Ziele kurzfristig erreichbar sind, bleibt ungewiss.

Vorübergehende Regelungen der Slot-Nutzung sind ausgelaufen

Im Zusammenhang mit der Nutzung von Start- und Landerechten (Slots) sind die vorübergehenden Anpassungen der EU-Slot-Verordnung anlässlich der Corona-Pandemie und des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine ausgelaufen. Die EU-Kommission evaluiert nun gesammelt, ob die Vorschriften über Slots, Flughafenentgelte und die Erbringung von Bodendienstleistungen weiterhin zeitgemäß sind. Der Prozess soll bis Ende 2025 dauern und könnte zu Revisionsvorschlägen führen.



WIRTSCHAFTS- BERICHT

- Weltwirtschaftswachstum verlangsamt sich, Wirtschaftsleistung in Deutschland sinkt erneut.
- Ölpreis entwickelt sich rückläufig.
- Globaler Passagier- und Luftfrachtverkehr mit starken Wachstumsraten.
- Geschäftsverlauf der Lufthansa Group von Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge, Streiks, Ineffizienzen bei Lufthansa Airlines, sinkenden Durchschnittserlösen und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb geprägt.
- Lufthansa Group erwirtschaftet Umsatz in Höhe von 37,6 Mrd. EUR.
- Adjusted EBIT liegt mit 1,6 Mrd. EUR um 39 % unter Vorjahr, Adjusted EBIT-Marge liegt bei 4,4 %.
- Adjusted Free Cashflow der Lufthansa Group beträgt 840 Mio. EUR.
- Bilanz weiter gestärkt.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

T013 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

in %	2024 ¹⁾	2023	2022	2021	2020
Welt	2,7	2,9	3,2	6,4	-2,9
Europa	1,0	0,7	3,8	6,7	-5,8
Deutschland	-0,2	-0,1	1,4	3,6	-4,5
Nordamerika	2,6	2,8	2,6	6,0	-2,4
Südamerika ²⁾	2,1	2,3	4,1	7,3	-6,6
Asien/Pazifik	4,1	4,5	3,3	6,7	-0,8
China	5,0	5,2	3,0	8,5	2,2
Naher Osten	1,4	0,9	6,4	5,0	-4,2
Afrika	2,4	3,1	3,7	4,9	-2,3

Quelle: S&P Global per 15.01.2025.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Ausgenommen Venezuela.

Europäische Wirtschaft zeigt sich erneut schwächer als die Weltwirtschaft

Das Weltwirtschaftswachstum verlangsamt sich im Jahr 2024 zum dritten Mal in Folge. Die Wachstumsrate lag bei 2,7 %, nachdem sie im Vorjahr noch 2,9 % betragen hatte. Asien/Pazifik ist die Weltregion, die mit einem Wachstum von 4,1 % erneut die höchste Wachstumsrate aufwies (Vorjahr: 4,5 %). In Europa wuchs die Wirtschaft um 1,0 % (Vorjahr: 0,7 %). In Deutschland sank die Wirtschaftsleistung erneut um 0,2 % (Vorjahr: -0,1 %).

Euro bleibt stabil gegenüber den meisten Hauptwährungen

Der Euro entwickelte sich im Jahresdurchschnitt gegenüber den anderen Hauptwährungen stabil. Der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar lag unverändert auf Vorjahresniveau. Gegenüber dem Japanischen Yen, dem Chinesischen Renminbi und dem Kanadischen Dollar wertete der Euro um 8 % beziehungsweise jeweils 2 % auf. Gegenüber dem Britischen Pfund und dem Schweizer Franken wertete der Euro im Durchschnitt jeweils um 3 % beziehungsweise 2 % ab.

T014 WÄHRUNGSENTWICKLUNG¹ EUR zu Fremdwährung

	2024	2023	2022	2021	2020
USD	1,0819	1,0814	1,0510	1,1821	1,1402
JPY	163,77	151,68	137,86	129,84	121,77
CHF	0,9524	0,9714	1,0040	1,0807	1,0704
CNY	7,7848	7,6521	7,0754	7,6243	7,8688
GBP	0,8464	0,8695	0,8523	0,8595	0,8888
CAD	1,4818	1,4592	1,3684	1,4818	1,5288

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Inflationsrate sinkt kontinuierlich

Die Inflationsrate ist im Berichtsjahr zurückgegangen. Ende 2024 lag sie im weltweiten Durchschnitt bei 4,5 % (Vorjahr: 5,5 %). In Europa lag die Inflationsrate bei 2,4 %, in Deutschland bei 2,6 %. Mit dem Rückgang der Inflation beendeten die Zentralbanken die restriktive Geldpolitik und führten Zinssenkungen durch. Die US-Notenbank Fed setzte den Leitzins mit drei Zinsschritten auf 4,5 % (Vorjahr: 5,5 %) herab. Die Europäische Zentralbank senkte den Leitzins mit vier Zinsschritten auf 3,15 % (Vorjahr: 4,5 %).

Kurzfristige und langfristige Zinsen sinken im Jahresdurchschnitt

Die kurzfristigen und langfristigen Zinsen sind im Jahresdurchschnitt zurückgegangen. Der durchschnittliche 6-Monats-Euribor lag im Jahr 2024 bei 3,48 % (Vorjahr: 3,69 %). Der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap sank gegenüber dem Vorjahr auf 2,59 % (Vorjahr: 3,05 %).

T015 ZINSENTWICKLUNG in %

Instrument	2024	2023	2022	2021	2020
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	3,48	3,69	0,68	-0,52	-0,37
6-Monats-Euribor Jahresendwert	2,57	3,86	2,69	-0,55	-0,53
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	2,59	3,05	1,93	0,05	-0,14
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	2,36	2,49	3,20	0,30	-0,26

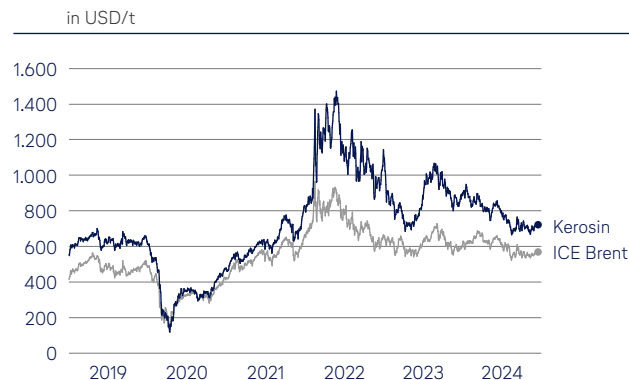
Quelle: Bloomberg.

Der Rechnungszins für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten der Deutschen Lufthansa AG, der sich aus dem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, lag mit 3,6 % auf Vorjahresniveau.

Ölpreis liegt erneut unter Vorjahresniveau

Der Ölmarkt hat sich im Jahr 2024 weiterhin entspannt. Mit Preisen zwischen 69,19 USD/bbl und 91,17 USD/bbl lag der Durchschnittspreis 2024 bei 79,86 USD/bbl und damit um 3 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 82,18 USD/bbl). Am 31. Dezember 2024 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 74,64 USD/bbl (Jahresende 2023: 77,04 USD/bbl).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2024 innerhalb einer Bandbreite von 12,91 USD/bbl und 38,30 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 20,33 USD/bbl und damit um 31 % niedriger als im Vorjahr. Am 31. Dezember 2024 lag der Jet Fuel Crack bei 16,19 USD/bbl (Jahresende 2023: 29,18 USD/bbl).

G09 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN

Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

BRANCHENENTWICKLUNG**Globaler Passagierverkehr wächst weiterhin deutlich**

Die globale Luftfahrtindustrie verzeichnete auch im Jahr 2024 Anstiege im Passagierverkehr und konnte ihren Absatz somit weiter steigern. Vor allem die zunehmende Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Destinationen, führte zu einem weiteren Ausbau der Kapazitäten im globalen Passagierverkehr.

Insgesamt stieg der weltweite Absatz (verkaufte Passagierkilometer) im Berichtsjahr gemäß Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) gegenüber Vorjahr um 10 % (Vorjahr: 37 %). Den größten Zuwachs verzeichneten Fluggesellschaften aus der Region Asien/Pazifik mit 17 % (Vorjahr: 96 %), gefolgt von Fluggesellschaften aus Afrika mit 13 % (Vorjahr: 36 %). Fluggesellschaften aus Europa erzielten ein Plus von 9 % (Vorjahr: 20 %).

Die weltweit verkauften Passagierkilometer lagen im Geschäftsjahr 2024 erstmals wieder über dem Vorkrisenniveau im Geschäftsjahr 2019. Dieses wurde um 4 % übertroffen. Fluggesellschaften aus Europa wiesen ebenfalls einen Zuwachs um 4 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf.

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA im Geschäftsjahr 2024 um 5,6 % (Vorjahr: Anstieg um 8,0 %). Damit lagen die Durchschnittserlöse im Geschäftsjahr 2024 um 6,6 % über Vorkrisenniveau.

T016 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	9	11
Nordamerika	5	7
Mittel- und Südamerika	8	13
Asien/Pazifik	17	14
Mittlerer Osten	9	13
Afrika	13	9
Global	10	11

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2024).

Globaler Luftfrachtverkehr weist wieder positive Wachstumsraten aus

Der globale Markt für Luftfracht wuchs im Geschäftsjahr 2024 deutlich. Das starke Wachstum wurde durch den prosperierenden Online-Handel und Kapazitätsengpässe in der weltweiten Seeschifffahrt unterstützt. So stieg das weltweite Luftfrachtaufkommen (gemessen in verkauften Fracht-Tonnenkilometern) gemäß IATA im Jahr 2024 gegenüber Vorjahr um 11 % (Vorjahr: Rückgang um 2 %). Damit lag das weltweite Frachtgeschäft um 8 % über dem Vorkrisenniveau. Europäische Anbieter verzeichneten einen Anstieg um 11 % (Vorjahr: Rückgang um 3 %).

Die Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA um 3,7 % gegenüber Vorjahr (Vorjahr: Rückgang um 31,8 %), beeinflusst durch das größere Angebot an Belly-Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen und die weltweit schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Damit lagen die Durchschnittserlöse jedoch weiterhin um 36,9 % über Vorkrisenniveau.

Globale Airline-Industrie erwartet Gewinnrückgang

Für die weltweite Airline-Industrie wird im Geschäftsjahr 2024 ein Rückgang des Gewinns gegenüber Vorjahr erwartet. So prognostiziert die IATA für das Geschäftsjahr 2024 einen branchenweiten Nettogewinn in Höhe von 32 Mrd. USD (Vorjahr: 35 Mrd. USD). Vor Ausbruch der Corona-Krise erzielte die Airline-Industrie im Geschäftsjahr 2019 einen Nettogewinn in Höhe von 26 Mrd. USD.

In der regionalen Betrachtung wird der höchste Gewinn für Nordamerika in Höhe von 12 Mrd. USD erwartet (Vorjahr: 14 Mrd. USD). Für die europäischen Fluggesellschaften wird ein Gewinn in Höhe von 10 Mrd. USD prognostiziert (Vorjahr: 11 Mrd. USD).

T017 ERGEBNISENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in Mrd. USD	2024 ¹⁾	2023
Europa	10	11
Nordamerika	12	14
Mittel- und Südamerika	1	1
Asien/Pazifik	3	3
Mittlerer Osten	5	6
Afrika	0	0
Industrie	32	35

¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Industry Statistics (12/2024).

MRO-Markt wächst weiterhin deutlich

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) entwickelte sich im Geschäftsjahr 2024 weiterhin positiv. Die hohe Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer gestiegenen Nachfrage nach MRO-Leistungen. Das Beratungsunternehmen ICF prognostiziert für den Gesamtmarkt für MRO-Leistungen (ohne Embargoländer) im Jahr 2024 einen Zuwachs des Marktvolumens um 6 % gegenüber Vorjahr auf 124 Mrd. USD (Vorjahr: 117 Mrd. USD).

Dabei entfallen 41 Mrd. USD auf die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) (Vorjahr: 39 Mrd. EUR) und 35 Mrd. USD auf die Region Amerika (Vorjahr: 36 Mrd. EUR), während für die Region APAC (Asien/Pazifik) eine MRO-Nachfrage von 47 Mrd. USD erwartet wird (Vorjahr: 42 Mrd. EUR). Somit hat sich APAC als Weltregion etabliert, die zukünftig das Marktwachstum maßgeblich treiben wird.

GESCHÄFTSVERLAUF

Überblick über die Geschäftsentwicklung und Vergleich mit ursprünglicher Prognose

Geschäftsverlauf der Lufthansa Group ist wesentlich von Verzögerungen bei der Auslieferung von Flugzeugen, Streiks, Ineffizienzen bei Lufthansa Airlines, sinkenden Durchschnittserlösen und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb beeinflusst

Trotz eines fortgesetzten Kapazitätsausbaus hat sich die Ertragslage der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert. Dies hatte verschiedene Ursachen. Im ersten Quartal 2024 wirkten sich diverse Streiks sowohl von verschiedenen Beschäftigtengruppen der Lufthansa Group als auch von Beschäftigten bei Systempartnern belastend aus. Das marktweite Kapazitätswachstum verschärfte vor allem im zweiten Quartal 2024 den

Preisdruck auf die Passagier-Airlines, wodurch die Durchschnittserlöse sanken. Insbesondere ab dem dritten Quartal 2024 wirkten sich Effekte aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb negativ auf das Ergebnis aus. Das vierte Quartal 2024 war dagegen von der starken Entwicklung von Lufthansa Cargo geprägt, die sich positiv auf das Ergebnis der Lufthansa Group auswirkte. Darüber hinaus belasteten die anhaltend hohe Kosteninflation sowie die anhaltenden Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge das Ergebnis des Gesamtjahres, da somit ältere und vergleichsweise ineffizientere Flugzeuge länger als geplant im Einsatz sind.

Im Passagiergeschäft der Lufthansa Group wurde die Kapazität im Geschäftsjahr 2024 gegenüber Vorjahr um 9 % ausgebaut. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau im Jahr 2019 entsprach das Angebot 91 %. Streikbedingt und aufgrund verzögerter Auslieferungen von Flugzeugen blieb die Kapazität damit aber hinter der ursprünglichen Planung zurück.

Die Entwicklung im Geschäftsfeld Logistik war im Geschäftsjahr 2024 von anhaltend hohen Frachtraten und einem starken Asien-Geschäft sowie von den Streiks im ersten Quartal 2024 geprägt.

Im Geschäftsfeld Technik führte die hohe Nachfrage nach Flugreisen zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen.

Adjusted EBIT liegt bei 1.645 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen insbesondere aufgrund des weiteren Ausbaus des Flugprogramms bei den Passagier-Airlines und eines starken Wachstums in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 6 % gegenüber Vorjahr auf 37.581 Mio. EUR (Vorjahr: 35.442 Mio. EUR).



Das Ergebnis der Lufthansa Group ging im Geschäftsjahr 2024 jedoch gegenüber Vorjahr zurück. Das Adjusted EBIT sank um 39 % auf 1.645 Mio. EUR (Vorjahr: 2.682 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge lag bei 4,4 % (Vorjahr: 7,6 %).

Maßgeblich für den Ergebnisrückgang waren die Auswirkungen von Streiks, die das Ergebnis mit rund 450 Mio. EUR belasteten, operationelle Schwierigkeiten und der Rückgang der Durchschnittserlöse bei gleichzeitig steigenden Kosten insbesondere durch Inflationseffekte, zum Beispiel aus höheren Materialkosten, Gebühren und Personalaufwendungen. Die Streichungen von Flugverbindungen aufgrund des Nahostkonflikts wirkten sich mit circa 100 Mio. EUR belastend auf das Ergebnis der Lufthansa Group aus.

Alle Geschäftsfelder der Lufthansa Group konnten im Berichtsjahr ein positives Ergebnis erzielen. Bei den Passagier-Airlines ging das Ergebnis jedoch im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurück. Das Geschäftsfeld Logistik erzielte eine deutliche Ergebnisverbesserung gegenüber Vorjahr, insbesondere aufgrund der starken Entwicklung im vierten Quartal. Das Geschäftsfeld Technik konnte im Geschäftsjahr 2024 erneut ein Rekordergebnis erzielen **↗ Geschäftsfelder**.

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im Berichtsjahr bei 1.380 Mio. EUR (Vorjahr: 1.673 Mio. EUR).

Positiver Adjusted Free Cashflow von 840 Mio. EUR erzielt

Der Operative Cashflow sank gegenüber Vorjahr um 21 % auf 3.892 Mio. EUR (Vorjahr: 4.905 Mio. EUR), primär bedingt durch den Rückgang des Adjusted EBITDA. Die Nettoinvestitionen sanken im Geschäftsjahr 2024 um 14 % auf 2.392 Mio. EUR (Vorjahr: 2.771 Mio. EUR).

Die Lufthansa Group konnte somit im Geschäftsjahr 2024 einen positiven Adjusted Free Cashflow erzielen. Mit 840 Mio. EUR lag er jedoch 54 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.846 Mio. EUR).

Bilanz im Berichtsjahr weiter gestärkt

Die Bilanz konnte im Geschäftsjahr 2024 weiter gestärkt werden. Die Nettokreditverschuldung lag zwar trotz des positiven Free Cashflows aufgrund von Zins- und Dividendenzahlungen sowie der Aufnahme von Leasingfinanzierungen mit 5.744 Mio. EUR um 62 Mio. EUR leicht über dem Niveau vom Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 5.682 Mio. EUR). Die Netto-Pensionsverpflichtungen sanken jedoch aufgrund der positiven Wertentwicklung des Planvermögens um 110 Mio. EUR auf 2.566 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 2.676 Mio. EUR). Das Eigenkapital stieg zum 31. Dezember 2024 gegenüber Jahresende 2023 um 1.885 Mio. EUR auf 11.594 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 9.709 Mio. EUR).

Ende des Geschäftsjahres 2024 standen dem Konzern liquide Mittel in Höhe von 11,0 Mrd. EUR zur Verfügung (Vorjahr: 10,4 Mrd. EUR). **↗ Finanzlage**.

Prognose wesentlicher Kennzahlen im Jahresverlauf angepasst

Die Lufthansa Group hat ihren Ausblick für das Geschäftsjahr 2024 mit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2023 am 7. März 2024 bekannt gegeben. Zu diesem Zeitpunkt wurde für das Geschäftsjahr 2024 ein deutlicher Anstieg des Umsatzes und ein Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau prognostiziert. Der Umsatz nahm im Jahresverlauf um 6 % gegenüber Vorjahr auf 37.581 Mio. EUR weniger stark als erwartet zu. Aufgrund der rückläufigen Ergebnisentwicklung im Laufe des Berichtsjahres wurde die ursprüngliche Prognose für das Adjusted EBIT im April 2024 und Juli 2024 angepasst. Die im Juli 2024 kommunizierte Prognose eines Adjusted EBIT zwischen 1,4 und 1,8 Mrd. EUR wurde mit einem erzielten Adjusted EBIT in Höhe von 1.645 Mio. EUR schließlich erreicht.

Für die Nettoinvestitionen wurde ein Wert auf Vorjahresniveau prognostiziert. Mit 2.392 Mio. EUR lagen die Nettoinvestitionen im Wesentlichen aufgrund der Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge letztendlich um 14 % unter Vorjahr.

Die Prognose des Adjusted Free Cashflows wurde ebenfalls im Laufe des Jahres angepasst. Die zuletzt im Juli 2024 revidierte Erwartung eines Adjusted Free Cashflows auf einen Wert deutlich unterhalb 1 Mrd. EUR traf mit einem erzielten Adjusted Free Cashflow in Höhe von 840 Mio. EUR zu.

Für die Nettokreditverschuldung wurde ein leichter Rückgang prognostiziert. Mit 5.744 Mio. EUR lag die Kennzahl letztendlich um 1 % über Vorjahr.

Für den Adjusted ROCE wurde ein Wert auf dem Niveau des Vorjahres prognostiziert. Mit 7,2 % lag die Kennzahl infolge des Ergebnisrückgangs deutlich unter Vorjahr.

Die Prognose eines leichten Rückgangs des spezifischen CO₂-Ausstoßes im Geschäftsjahr 2024 traf zu.

TO18 ENTWICKLUNG WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2023 ¹⁾	Prognose 2024 ¹⁾	Ergebnis 2024
Umsatz	Mio. €	35.442	deutlicher Anstieg	37.581
Adjusted EBIT	Mio. €	2.682	auf Vorjahresniveau	1.645
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.811	auf Vorjahresniveau	2.392
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.846	mindestens 1,5 Mrd. EUR	840
Nettokreditverschuldung	Mio. €	5.682	leichter Rückgang	5.744
Adjusted ROCE	%	13,1	auf Vorjahresniveau	7,2
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	88,4	leichter Rückgang	87,5

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2023 aufgeführt.

Wesentliche Ereignisse

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

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

Mit der Heraufstufung durch Moody's wird die Deutsche Lufthansa AG von allen führenden Ratingagenturen wieder mit Investment Grade bewertet. ➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung.**

Lufthansa Group erreicht erneut Top-Bewertungen bei ESG-Ratings

Die Lufthansa Group wurde auch im Geschäftsjahr 2024 von mehreren Ratingagenturen positiv im Hinblick auf ihre ESG-Performance bewertet.

Die international anerkannte US-Ratingagentur MSCI hat das Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group neu analysiert und im MSCI ESG Rating das dritte Jahr in Folge mit einem „AA-Rating“ deutlich über dem Branchendurchschnitt eingestuft.

Im ISS ESG Corporate Rating 2024 hat die Lufthansa Group erneut und als eine von nur zwei Fluggesellschaften den „Prime-Status“ mit einem „C+“ erhalten.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group bereits Anfang 2024 im Rahmen des globalen Klimarankings 2023 der gemeinnützigen Organisation CDP (vormals Carbon Disclosure Project) für ihre CO₂-Reduktionsstrategie und deren Umsetzung die Top-Bewertung „A-“ erhalten und damit die Vorjahresbewertung bestätigen können. ➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.**

Umstrukturierung des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 22. Februar 2024 eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen, die im Laufe des Berichtsjahres umgesetzt wurde. Dabei wurden der Vorstand von sechs auf fünf Mitglieder verkleinert und Verantwortungsbe- reiche neu geordnet.

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

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

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

Dieter Vranckx, zuvor CEO von SWISS International Airlines, übernahm als Chief Commercial Officer das neu geschaffene Ressort „Globale Märkte & kommerzielle Steuerung Hubs“, das die Bereiche „Commercial Customer Offer“, „Sales & Distribution“, „Customer Journey“, „Digital Customer Solutions“ und „Group Brand Portfolio“ umfasst. Auch er erhielt einen Vertrag mit der Laufzeit von drei Jahren.

Am 6. Mai 2024 wurde Till Streichert vom Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in den Vorstand der Gesellschaft berufen. Er übernahm mit Wirkung zum 15. September 2024 die Verantwortung für das Vorstandsressort „Finanzen“. Till Streichert, zuvor Chief Financial Officer der Amadeus IT Group mit Sitz in Madrid, erhielt einen Vertrag mit einer Laufzeit von drei Jahren. ➔ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur.**

Deutsche Lufthansa AG schließt wesentliche Tarifvereinbarungen ab

Im Laufe des Geschäftsjahres 2024 konnte die Deutsche Lufthansa AG wesentliche neue Tarifvereinbarungen abschließen.

Am 28. März 2024 haben sich der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di) nach erfolgreicher Schlichtung auf einen Tarifvertrag für die rund 20.000 Bodenbeschäftigten der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Technik, Lufthansa Cargo sowie weiterer Gesellschaften geeinigt. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von mindestens 24 Monaten und bietet insbesondere Gehaltssteigerungen im Mittel von bis zu 12,5 % in zwei Stufen sowie die Zahlung von Inflationsausgleichsprämien von insgesamt 3.000 EUR netto. Zuvor hatte ver.di zu mehreren Streiks aufgerufen.

Am 11. April 2024 haben sich der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) und die Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) auf einen langfristigen Tarifvertrag für die rund 19.000 Kabinenbeschäftigten von Lufthansa Airlines geeinigt. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von mindestens 36 Monaten und beinhaltet eine Lohnerhöhung um insgesamt 16,5 % in mehreren Stufen über die Laufzeit. Zuvor hatte die UFO zu einem zweitägigen Streik aufgerufen.

Am 25. April 2024 haben sich Austrian Airlines und die Gewerkschaft vida sowie der Betriebsrat Bord auf einen Kollektivvertragsabschluss für rund 2.400 Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter sowie rund 1.000 Pilotinnen und Piloten geeinigt. Der Kollektivvertrag hat eine Laufzeit bis Dezember 2026 und bietet insbesondere durchschnittliche Gehaltssteigerungen von rund 19,4 % in drei Stufen und eine Friedenspflicht während der Laufzeit. ➔ **Mitarbeitende.**



Neues Bordprodukt „Allegris“ erstmals bei Lufthansa Airlines im Einsatz

Am 1. Mai 2024 fand der erste Linienflug eines Airbus A350 mit der neuen Lufthansa „Allegris“-Kabine von München nach Vancouver statt. Am Ende des Geschäftsjahres 2024 waren bereits sieben A350 mit dem „Allegris“-Bordprodukt im Einsatz, seit November 2024 teilweise auch mit der neuen „Allegris“ First Class. [➤ Lufthansa Airlines.](#)

Aktionärinnen und Aktionäre stimmen allen Tagesordnungspunkten der Hauptversammlung zu

Am 7. Mai 2024 fand die virtuelle Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG statt. Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten allen Tagesordnungspunkten mit breiter Mehrheit zu.

Zu den Tagesordnungspunkten zählte unter anderem die Verwendung des Bilanzgewinns, die die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vorsah, sowie die Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats. Sara Hennicken, Finanzvorstand der Fresenius Management SE, wurde neu in den Aufsichtsrat gewählt. Dr. Thomas Enders, ehemaliger CEO Airbus SE, Harald Krüger, ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der Bayerischen Motorenwerke Aktiengesellschaft, sowie Britta Seeger, Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG, wurden erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Die Wahl erfolgte jeweils für drei Jahre bis zur Hauptversammlung 2027.

Deutsche Lufthansa AG platziert erfolgreich Anleihe am Kapitalmarkt

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 13. Mai 2024 erfolgreich eine unbesicherte Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 750 Mio. EUR begeben. Die Anleihe mit einer Stückelung von 1.000 EUR wird mit 4,0 % pro Jahr verzinst und hat eine Laufzeit bis 21. Mai 2030.

Insgesamt hat die Deutsche Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2024 drei Anleihen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 1.734 Mio. EUR begeben.

Basis für die vorteilhaften Finanzierungsbedingungen ist das Investment-Grade-Rating, das die Deutsche Lufthansa AG inzwischen wieder von allen führenden Ratingagenturen hält. [➤ Finanzierung.](#)

Lufthansa City Airlines nimmt Flugbetrieb auf

Am 26. Juni 2024 startete Lufthansa City Airlines ihren Flugbetrieb. Die Airline bietet wettbewerbsfähige Hub-Verkehre beziehungsweise Zu- und Abbringerdienste auf der Kurzstrecke. Ende des Berichtsjahres operierte die Airline mit vier A319-Flugzeugen aus München. [➤ Lufthansa Airlines.](#)

EU-Kommission genehmigt Beteiligung der Lufthansa Group an ITA Airways

Am 3. Juli 2024 hat die Wettbewerbsbehörde der EU-Kommission dem geplanten Erwerb von 41 % der Deutschen Lufthansa AG an ITA Airways vorbehaltlich der Erfüllung von Auflagen zugestimmt.

Nach Umsetzung der mit der EU-Kommission verhandelten Zugeständnisse wurde die Transaktion schließlich am 29. November 2024 von der EU-Kommission final genehmigt.

Am 17. Januar 2025 wurde die Transaktion schließlich vollzogen. Die Lufthansa Group erhielt für eine Kapitaleinlage von 325 Mio. EUR zunächst 41 % der ITA-Anteile. [➤ Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.](#)

Optionen für den Erwerb der übrigen Anteile an ITA Airways sind zwischen der Lufthansa Group und dem italienischen Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) vereinbart und können erstmals im Laufe des Jahres 2025 ausgeübt werden.

ITA Airways wird als fünfte Netzwerk-Airline eng in die Lufthansa Group mit weiterhin eigener Marke integriert.

Lufthansa Group schließt Verkauf von AirPlus ab

Die Lufthansa Group hat am 31. Juli 2024 den Verkauf der AirPlus International GmbH (ehemals Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH) abgeschlossen.

Mit dem Vollzug der Transaktion wechselte AirPlus mit sämtlichen internationalen Tochtergesellschaften und Niederlassungen von der Lufthansa Group zur SEB Kort Bank AB mit Sitz in Stockholm. Der Verkauf war im Juni 2023 vertraglich vereinbart worden. Der Kaufpreis betrug rund 450 Mio. EUR.

Der Verkauf des Zahlungsexperten ist Teil der Strategie der Lufthansa Group, sich noch stärker auf das Kerngeschäft zu konzentrieren.

Lufthansa Airlines initiiert Turnaround-Programm

Lufthansa Airlines hat im dritten Quartal 2024 ein Turnaround-Programm initiiert, mit dem Ziel, die Effizienz zu steigern, Komplexität zu reduzieren sowie die Qualität zu verbessern und damit die Airline zukunftsfähig aufzustellen.

Der Turnaround-Plan sieht unter anderem vor, mehr Kurzstreckenverkehre in effizientere und besser auf das jeweilige Marktsegment ausgerichtete Flugbetriebe zu verlagern. Weiterhin soll die Effizienz durch die Optimierung des Netzwerks sowie zunehmende Flexibilisierung und Automatisierung gesteigert werden. [➤ Lufthansa Airlines.](#)

Lufthansa Group kauft weitere Langstreckenflugzeuge neuester Generation

Die Lufthansa Group hat am 20. Dezember 2024 fünf weitere Airbus-A350-1000-Langstreckenflugzeuge bestellt. Damit erweitert die Lufthansa Group ihre Festbestellungen für Flugzeuge diesen Typs von zehn auf 15. Die hochmodernen Flugzeuge werden bereits zwischen 2028 und 2030 ausgeliefert. [➤ Geschäftsfeld Passagier-Airlines.](#)



Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Lufthansa Group platziert erfolgreich Hybridanleihe am Kapitalmarkt und tilgt bestehende Anleihe

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 8. Januar 2025 erfolgreich eine unbesicherte Euro-Hybridanleihe mit einem Gesamtvolumen von 500 Mio. EUR begeben. Die Anleihe wird mit 5,25 % pro Jahr verzinst und hat eine Laufzeit von 30 Jahren, kann jedoch seitens der Deutschen Lufthansa AG bereits nach sechs Jahren, also zum 15. Januar 2031 zurückgezahlt werden.

Die Transaktion unterstreicht das Vertrauen der Kapitalmärkte in die Lufthansa Group. Die hohe Nachfrage ermöglicht vorteilhafte Konditionen und die Laufzeit bis zum ersten Rückzahlungstermin ergänzt das Fälligkeitenprofil optimal.

Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG am 11. Februar 2025 eine Anleihe aus dem EMTN-Programm über 750 Mio. EUR aus dem Jahr 2021 getilgt.

Lufthansa Group schließt 41 %-Beteiligung an ITA Airways ab

Am 17. Januar 2025 wurde der Erwerb der Deutschen Lufthansa AG von 41 % an ITA Airways über eine Kapitaleinlage von 325 Mio. EUR vollzogen. Damit ist die italienische Fluggesellschaft Teil der Lufthansa Group und erweitert deren Angebot als fünfte Netzwerk-Airline. Jörg Eberhart, Head of Strategy & Organizational Development der Lufthansa Group, und Lorenza Maggio, Vice President Sales EMEA Lufthansa Group Airlines, wurden in das fünf Mitglieder zählende Board of Directors sowie das operative Management von ITA Airways berufen.

Lufthansa Group stärkt Wet-Lease-Partnerschaft mit airBaltic

Die Lufthansa Group hat am 29. Januar 2025 eine Vereinbarung über den Erwerb von Wandelaktien unterzeichnet, die einem Anteil von zehn Prozent an der lettischen Fluggesellschaft airBaltic entsprechen. Der Transaktionspreis beträgt 14 Mio. EUR. Zusätzlich erhält die Lufthansa Group einen Sitz im Aufsichtsrat von airBaltic. Der Vollzug der Transaktion ist für das zweite Quartal dieses Jahres geplant und unterliegt der kartellrechtlichen Prüfung.

Die Transaktion baut auf dem bestehenden Wet-Lease-Vertrag zwischen der Lufthansa Group und airBaltic auf und soll airBaltic als strategischen Partner stärken. Die Wandelaktien werden bei einem möglichen Börsengang von airBaltic in Stammaktien umgewandelt. Hierbei wird der Anteil der Lufthansa Group mindestens 5 % betragen.

FINANZIELLE ENTWICKLUNG

Ertragslage

Umsatz und Erträge

T019 UMSATZ UND ERTRÄGE

	2024 in Mio. €	2023 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	31.439	29.926	5
Andere Betriebserlöse	6.142	5.516	11
Umsatzerlöse	37.581	35.442	6
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	954	727	31
Sonstige operative Erträge ¹⁾	2.007	2.260	-11
Summe operative Erträge	40.542	38.429	5

¹⁾ Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen, Auflösungen von nicht operativen Rückstellungen und Buchgewinne.

Verkehrsleistung ausgeweitet, Verkehrserlöse steigen um 5 %

Getrieben von der anhaltend starken Nachfrage nach Flugreisen haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) im Geschäftsjahr 2024 um 9 % gegenüber Vorjahr ausgebaut. Im ersten Quartal lag die Kapazität um 12 % über Vorjahr, im zweiten Quartal um 11 %, im dritten Quartal um 6 % und im vierten Quartal um 5 %. Damit lag die Kapazität im Gesamtjahr bei 91 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019 (Vorjahr: 84 %).

Die Zahl der Flüge wurde im Geschäftsjahr 2024 um 5 % gegenüber Vorjahr gesteigert. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) stieg um 9 %. Insgesamt beförderten die Airlines der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2024 rund 131 Mio. Passagiere, 7 % mehr als im Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg um 0,2 Prozentpunkte auf 83,1 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft erhöhten sich um 4 % auf 27.869 Mio. EUR (Vorjahr: 26.701 Mio. EUR). Dabei wirkten sich niedrigere Durchschnittserlöse belastend aus.

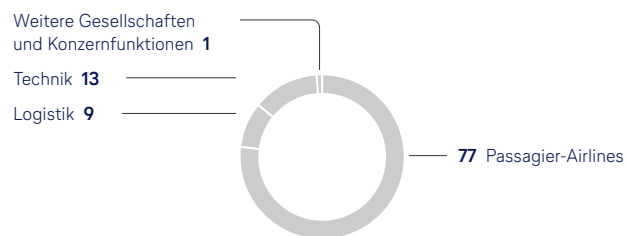
Im Frachtgeschäft der Lufthansa Group lag das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) aufgrund eines zugegangenen B777F-Frächters und gestiegener Belly-Kapazitäten der Passagier-Airlines um 10 % über Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) legte gegenüber Vorjahr um 14 % zu. Der Nutzladefaktor stieg um 1,8 Prozentpunkte auf 58,2 %. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen trotz sinkender Durchschnittserlöse aufgrund des höheren Absatzes um 11 % auf 3.569 Mio. EUR (Vorjahr: 3.225 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im Berichtsjahr gegenüber Vorjahr um 5 % auf 31.439 Mio. EUR (Vorjahr: 29.926 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Geschäftsfelder Passagier-Airlines und Logistik finden sich in den Kapiteln [↗ Geschäftsfelder](#).

G10 ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSENUMSATZ

in %



Andere Betriebserlöse steigen um 11 %

Die anderen Betriebserlöse verbesserten sich gegenüber Vorjahr um 11 % auf 6.142 Mio. EUR (Vorjahr: 5.516 Mio. EUR). Dies war im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene externe Geschäftstätigkeit und damit einhergehend höhere Erlöse im Geschäftsfeld Technik.

Umsatzerlöse erhöhen sich um 6 %

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2024 um 6 % auf 37.581 Mio. EUR (Vorjahr: 35.442 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich im [↗ Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung](#).

Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen erhöhten sich aufgrund des größeren Volumens an Großwartungsereignissen bei Triebwerken um 31 % auf 954 Mio. EUR (Vorjahr: 727 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge sanken insbesondere bedingt durch niedrigere Fremdwährungsgewinne und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen um 11 % auf 2.007 Mio. EUR (Vorjahr: 2.260 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen damit die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2024 um 5 % auf 40.542 Mio. EUR (Vorjahr: 38.429 Mio. EUR).

Aufwendungen

Materialaufwand wächst aufgrund ausgebauter Geschäftstätigkeit und inflationsbedingter Kostensteigerungen um 10 %

Der operative Materialaufwand der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2024 mit 22.393 Mio. EUR um 10 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 20.363 Mio. EUR). Der Anstieg ist auf den Ausbau der Geschäftstätigkeit sowie inflationsbedingte Kostensteigerungen zurückzuführen.

Innerhalb des Materialaufwands sanken die Aufwendungen für Treibstoff um 2 % auf 7.785 Mio. EUR (Vorjahr: 7.931 Mio. EUR). Der Rückgang basiert auf niedrigeren Preisen sowohl für Rohöl als auch für Jet Crack (Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin), während sich der gestiegene Verbrauch teilweise

kompensierend auswirkte. Das Preissicherungsergebnis betrug -139 Mio. EUR (Vorjahr: -172 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen insbesondere im Geschäftsbereich Technik bedingt durch die ausgeweitete Geschäftstätigkeit und höhere Einkaufspreise sowie durch höhere Aufwendungen für Emissionszertifikate um 20 % auf 3.260 Mio. EUR (Vorjahr: 2.713 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Gebühren nahmen vor allem aufgrund der Ausweitung des Geschäftsbetriebs sowie von Preissteigerungen bei den Flughäfen um 12 % auf 5.020 Mio. EUR (Vorjahr: 4.487 Mio. EUR) zu.

Die Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen erhöhten sich um 24 % auf 2.600 Mio. EUR (Vorjahr: 2.104 Mio. EUR), vor allem aufgrund der starken Kapazitätsauslastung bei Lufthansa Technik, weshalb vermehrt auf externe MRO-Dienstleister zurückgegriffen wurde.

Die Aufwendungen für Inflight Services stiegen mit dem ausgebauten Passagiergeschäft um 17 % auf 1.144 Mio. EUR (Vorjahr: 980 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten an deutschen Flughäfen stiegen um 34 % auf 364 Mio. EUR (Vorjahr: 271 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen an Passagiere für Flugverspätungen und -ausfälle, die als Erlösschmälerungen erfasst werden, erhöhten sich um 110 % auf 479 Mio. EUR (Vorjahr: 228 Mio. EUR). In Summe lagen die Aufwendungen und Kompensationszahlungen bei 843 Mio. EUR und damit um 69 % über Vorjahr (Vorjahr: 499 Mio. EUR).



Operativer Personalaufwand steigt um 8 %

Der operative Personalaufwand lag im Berichtsjahr mit 8.992 Mio. EUR um 8 % über Vorjahr (Vorjahr: 8.310 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert insbesondere aus der um 7 % höheren Anzahl der Mitarbeitenden (bereinigt um Effekte aus dem Verkauf der Cateringgesellschaften im Jahr 2023), tariflichen Gehaltssteigerungen und Einmalzahlungen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der abgegrenzten variablen Vergütungskomponenten.

Planmäßige Abschreibungen legen um 5 % zu

Die planmäßigen Abschreibungen lagen im Berichtsjahr mit 2.337 Mio. EUR um 5 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.228 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke (1.867 Mio. EUR, Vorjahr: 1.764 Mio. EUR).

Sonstige operative Aufwendungen erhöhen sich um 6 %

Die sonstigen operativen Aufwendungen erhöhten sich um 6 % auf 5.375 Mio. EUR (Vorjahr: 5.059 Mio. EUR), insbesondere aufgrund gestiegener Vertriebs- und Marketingkosten und höherer Crewreisekosten infolge der Ausweitung des Flugbetriebs sowie gestiegener sonstiger Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen.

Operative Aufwendungen steigen insgesamt um 9 %

Insgesamt erhöhten sich die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2024 um 9 % auf 39.097 Mio. EUR (Vorjahr: 35.960 Mio. EUR).

T020 AUFWENDUNGEN

	2024	2023	Veränderung	Anteil am
	in Mio. €	in Mio. €	in %	Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	22.393	20.363	10	57
davon Treibstoff	7.785	7.931	-2	20
davon Gebühren	5.020	4.487	12	13
davon Fremdleistungen Technik	2.600	2.104	24	7
davon Charteraufwand	1.073	878	22	3
Personalaufwand ¹⁾	8.992	8.310	8	23
Abschreibungen ²⁾	2.337	2.228	5	6
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	5.375	5.059	6	14
davon personalabhängiger Aufwand	1.029	935	10	3
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	655	617	6	2
Summe operative Aufwendungen	39.097	35.960	9	100

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung. ➔ T022.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung. ➔ T022.

³⁾ Ohne Buchverluste und Wertberichtigungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. ➔ T022.

Ergebnisentwicklung

Adjusted EBIT sinkt auf 1,6 Mrd. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis sank im Berichtsjahr um 6 % auf 200 Mio. EUR (Vorjahr: 213 Mio. EUR). Die Entwicklung basiert im Wesentlichen auf dem rückläufigen Ergebnis des Sun Express Joint Ventures und geringeren Dividendenaus-schüttungen innerhalb des Geschäftsbereichs Logistik.

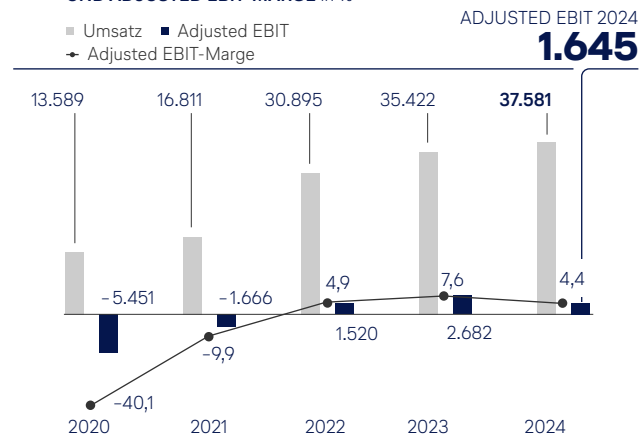
Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group sank im Geschäftsjahr 2024 um 39 % auf 1.645 Mio. EUR (Vorjahr: 2.682 Mio. EUR). Die Streiks bei verschiedenen Lufthansa Group Gesellschaften sowie externen Systempartnern im ersten Quartal führten zu direkten und indirekten Ergebnisbelastungen von rund 450 Mio. EUR. Die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, sank um 3,2 Prozentpunkte auf 4,4 % (Vorjahr: 7,6 %).

Im Geschäftsfeld Passagier-Airlines lag das Adjusted EBIT bei 1.046 Mio. EUR (Vorjahr: 2.033 Mio. EUR), insbesondere aufgrund eines um 948 Mio. EUR geringeren Ergebnisses bei Lufthansa Airlines. Im Geschäftsfeld Logistik stieg das Adjusted EBIT auf 251 Mio. EUR (Vorjahr: 219 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Technik erzielte mit einem Adjusted EBIT in Höhe von 635 Mio. EUR (Vorjahr: 628 Mio. EUR) erneut ein Rekordergebnis. Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt -173 Mio. EUR (Vorjahr: -206 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

EBIT liegt bei 1,7 Mrd. EUR

Auf Basis des EBIT wird das Adjusted EBIT als wesentliche Ergebniskennzahl zur besseren Vergleichbarkeit um eindeutig definierte, nicht planbare Ergebnisbestandteile bereinigt.

➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung.**

**G11 ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. €
UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %**

Das EBIT lag im Geschäftsjahr 2024 bei 1.731 Mio. EUR (Vorjahr: 2.669 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit 86 Mio. EUR (Vorjahr: -13 Mio. EUR).

Die Adjustments beinhalten im Wesentlichen Buchgewinne in Höhe von 212 Mio. EUR überwiegend aus dem Verkauf der AirPlus Gruppe (92 Mio. EUR) und Sale-and-Lease-back-Transaktionen für 15 Airbus A320/321 (99 Mio. EUR). Weiterhin betrafen 52 Mio. EUR außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen und Ausleihungen im Geschäftsbereich Technik sowie auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge, 24 Mio. EUR personalbezogene Restrukturierungsaufwendungen, 20 Mio. EUR Buchverluste sowie 20 Mio. EUR Ergebniseffekte aus Änderungen von Pensionsplänen.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit lag im Geschäftsjahr 2024 bei 1.542 Mio. EUR (Vorjahr: 2.456 Mio. EUR).

Finanzergebnis beläuft sich auf 34 Mio. EUR

Das Finanzergebnis betrug im Geschäftsjahr 2024 34 Mio. EUR (Vorjahr: -139 Mio. EUR). Das darin enthaltene Beteiligungsergebnis lag bei 189 Mio. EUR (Vorjahr: 213 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis verbesserte sich auf -149 Mio. EUR (Vorjahr: -348 Mio. EUR). Dabei standen gestiegenen Zinserträgen, unter anderem aus der Verzinsung von Ertragsteueransprüchen aus Betriebsprüfung sowie dem Verkauf kurzfristiger Wertpapiere, nahezu unveränderte Zinsaufwendungen gegenüber.

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf -6 Mio. EUR (Vorjahr: -4 Mio. EUR). Positive Effekte aus der erfolgswirksamen Bewertung der Wandelanleihe und kurzfristiger Wertpapiere wurden durch ineffektive Komponenten der Währungs-Hedges sowie negative Bewertungseffekte aus Fremdwährungsfinanzschulden überkompensiert.

Die Ertragsteuern beliefen sich auf -176 Mio. EUR (Vorjahr: -380 Mio. EUR). Die effektive Steuerquote der fortgeführten Geschäftstätigkeit lag mit 11 % unter dem erwarteten Steuersatz, im Wesentlichen bedingt durch steuerfreie Erträge und Steuergutschriften für Vorjahre, die teilweise durch den Nichtansatz von latenten Steuern auf Verlustvorträge kompensiert wurden.

Damit ergab sich ein Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen in Höhe von 1.400 Mio. EUR (Vorjahr: 1.937 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen betrifft nachträgliche Kaufpreisanpassungen beim Verkauf des Catering-Geschäfts und lag bei -7 Mio. EUR (Vorjahr: -248 Mio. EUR). Im Vorjahr war insbesondere das Abgangsergebnis des Catering-Geschäfts in Höhe von -243 Mio. EUR in der Position enthalten.

Abzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von -13 Mio. EUR (Vorjahr: -16 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 1.380 Mio. EUR (Vorjahr: 1.673 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug 1,15 EUR (Vorjahr: 1,40 EUR).

➤ **Konzernanhang, Erläuterung 16.**

T021 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP

	2024 in Mio. €	2023 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	40.767	38.582	6
Betriebliche Aufwendungen	-39.225	-36.126	-9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.542	2.456	-37
Finanzergebnis	34	-139	
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.576	2.317	-32
Ertragsteuern	-176	-380	54
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1.400	1.937	-28
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-7	-248	97
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.393	1.689	-18
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-13	-16	19
Auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	1.380	1.673	-18

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

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

Für das Geschäftsjahr 2024 weist die Deutsche Lufthansa AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 372 Mio. EUR aus. Nach Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen von 13 Mio. EUR belief sich der Bilanzgewinn auf 359 Mio. EUR.

Für das Geschäftsjahr 2024 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschiütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 359 Mio. EUR oder 26 % des Konzernergebnisses im Jahr 2024.

T022 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	2024		2023	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	37.581		35.442	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	954		727	
Sonstige betriebliche Erträge	2.232		2.413	
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.		-212		-134
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		-3		-4
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A-Projekte und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		-7		-12
davon außerordentliche sonstige Erträge		-2		-3
Summe betriebliche Erträge	40.767	-224	38.582	-153
Materialaufwand	-22.399		-0.378	
davon außerordentlicher Materialaufwand		6		16
Personalaufwand	-9.036		-8.344	
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		20		24
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		24		10
Abschreibungen	-2.378		-2.242	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		41		14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.412		-5.162	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		-		32
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		20		33
davon Aufwendungen aus wesentlichen Rechtsstreitigkeiten		-		-
davon Aufwendungen aus M&A-Projekten		15		39
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		1		-2
Summe betriebliche Aufwendungen	-39.225	127	-36.126	166
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.542		2.456	
Beteiligungsergebnis	189		213	
Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte		11		-
EBIT	1.731		2.669	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		-86		13
Adjusted EBIT		1.645		2.682
Planmäßige Abschreibungen		2.337		2.228
Adjusted EBITDA		3.982		4.910

Finanzlage

Investitionen

Investitionsvolumen steigt gegenüber Vorjahr

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group (ohne Erwerb von Anteilen) stiegen im Geschäftsjahr 2024 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 3.743 Mio. EUR (Vorjahr: 3.576 Mio. EUR).

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen lagen mit 3.237 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.200 Mio. EUR). Sie machten damit 86 % der Bruttoinvestitionen aus. 1.065 Mio. EUR entfielen dabei auf Anzahlungen für zukünftige Auslieferungen, insbesondere von Langstreckenflugzeugen (Vorjahr: 1.536 Mio. EUR).

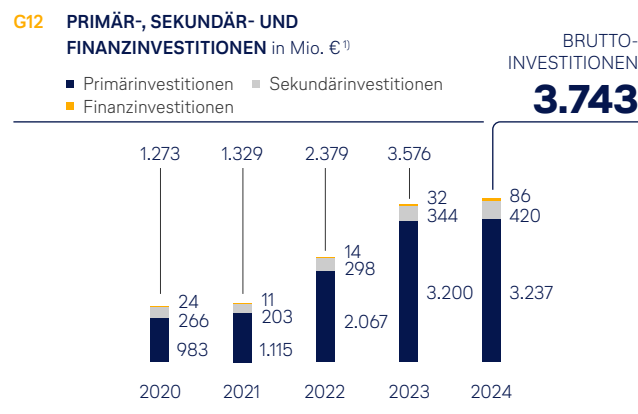
Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, stiegen um 22 % auf 420 Mio. EUR (Vorjahr: 344 Mio. EUR). Davon entfielen 333 Mio. EUR (Vorjahr: 238 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und Software wurden 87 Mio. EUR (Vorjahr: 106 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 86 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Darlehensgewährungen an Joint-Venture-Unternehmen.

Mit 3.275 Mio. EUR (+6 % gegenüber Vorjahr) entfiel der größte Teil der Investitionen auf die Passagier-Airlines.

➤ Flotte.

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik in Höhe von 149 Mio. EUR (-22 % gegenüber Vorjahr) betrafen im Wesentlichen Schlusszahlungen für ein Frachtflugzeug sowie die



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Erneuerung des Frachtzentrums Frankfurt. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 206 Mio. EUR (+50 %) vor allem auf technische Betriebsausstattungen sowie Finanzierungen von Joint Ventures.

Bedingt durch den hohen Aufbau an Beständen im Vorjahr fand im Geschäftsjahr 2024 ein geringerer Zugang von reparaturfähigen Ersatzteilen statt. Infolgedessen reduzierten sich auch die korrespondierenden Mittelabflüsse im Vergleich zum Vorjahr um 48 % auf 241 Mio. EUR (Vorjahr: 466 Mio. EUR). Im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen für 15 Passagierflugzeuge wurden im Geschäftsjahr 2024 zugegangene Flugzeuge beziehungsweise Anzahlungen an externe Leasinggeber veräußert und für Zeiträume von sechs Jahren zurückgemietet. Daraus ergaben sich Zuflüsse in Höhe von 761 Mio. EUR (Vorjahr: 608 Mio. EUR).

Die Nettoinvestitionen der Lufthansa Group betragen unter Berücksichtigung von Zahlungen für Flugzeugersatzteile, Erlösen aus Anlagenverkäufen, im Wesentlichen aus dem Verkauf von AirPlus sowie Sale-and-lease-back-Transaktionen für 15 Airbus A320/A321, sowie aus Dividenden- und Zinserträgen 2.392 Mio. EUR (Vorjahr: 2.771 Mio. EUR).

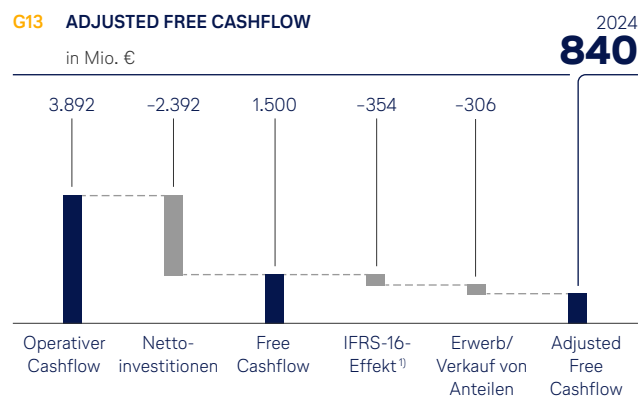
Zum 31. Dezember 2024 bestand ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 21,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 20,5 Mrd. EUR). Die Finanzierung insbesondere der Investitionen in Flugzeuge erfolgt durch eine Mischung aus ungesicherten Unternehmensfinanzierungen, spezifischen Flugzeugfinanzierungsmodellen und Leasing.

Cashflow

Operativer Cashflow liegt bei 3.892 Mio. EUR

Der Operative Cashflow der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2024 mit 3.892 Mio. EUR um 21 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 4.905 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf dem niedrigeren Adjusted EBITDA.

Der Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals (525 Mio. EUR, Vorjahr: 207 Mio. EUR) stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die im Berichtsjahr um 202 Mio. EUR zulegten (Vorjahr, bereinigt um Reklassifizierungseffekte: 376 Mio. EUR). Effekte aus gestiegenen Forderungen und Vertragsvermögenswerten wirkten sich mit -197 Mio. EUR (Vorjahr, bereinigt um Reklassifizierungseffekte: -552 Mio. EUR) aus sowie gestiegene Verbindlichkeiten und Vertragsverpflichtungen mit 676 Mio. EUR (Vorjahr 607 Mio. EUR). Der Anstieg der Vorräte führte zu einem Effekt von -216 Mio. EUR (Vorjahr -213 Mio. EUR). Innerhalb des Operativen Cashflows betrafen 669 Mio. EUR Zahlungen an ehemalige Mitarbeitende aus Pensionsverpflichtungen (Vorjahr: 662 Mio. EUR). Weiterhin wurden Dotierungen von Pensionsplänen in Höhe von 417 Mio. EUR (Vorjahr: 472 Mio. EUR) vorgenommen und gegenläufige Rückflüsse aus Planvermögen im Zusammenhang mit gezahlten Pensionen in Höhe von 549 Mio. EUR (Vorjahr: 630 Mio. EUR) verwendet. Die Zahlungsflüsse in beziehungsweise aus den Planvermögen werden ebenfalls im Operativen Cashflow ausgewiesen, sodass sich im Zusammenhang mit Pensionen ein Netto-Zahlungsabfluss in Höhe von 537 Mio. EUR ergab (Vorjahr: Netto-Abfluss von 505 Mio. EUR).

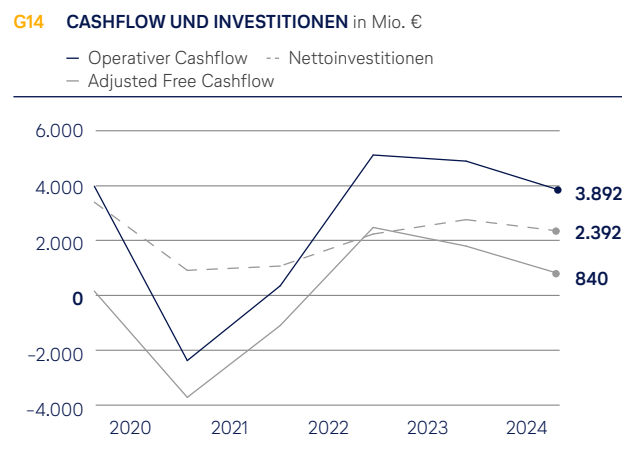


¹⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Adjusted Free Cashflow liegt bei 840 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen (ohne Anteilskäufe) der Lufthansa Group betragen im Berichtsjahr 3.743 Mio. EUR (Vorjahr: 3.576 Mio. EUR) und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Gegenläufig wirkte sich der Aufbau von reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen in Höhe von 241 Mio. EUR aus (Vorjahr: Aufbau von 466 Mio. EUR). Auf Anteilskäufe entfielen Ausgaben in Höhe von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 33 Mio. EUR).

Die Erlöse aus der Veräußerung von Anlagevermögen beziehungsweise zum Verkauf stehendem Vermögen in Höhe von 1.260 Mio. EUR (Vorjahr: 1.031 Mio. EUR) betrafen überwiegend den Verkauf von insgesamt 16 Flugzeugen. Neben den Erlösen aus den Sale-and-Lease-back-Transaktionen (761 Mio. EUR) wurden aus dem Verkauf der AirPlus-Gruppe Nettozuflüsse (unter Abzug der mitveräußerten liquiden Mittel) in Höhe von 376 Mio. EUR erzielt. Die Zins- und Dividendeneinnahmen erhöhten sich um 49 % auf 408 Mio. EUR



(Vorjahr: 273 Mio. EUR) im Wesentlichen aufgrund der mit dem Zinsniveau gestiegenen Zinseinkünfte. Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betragen somit insgesamt 2.392 Mio. EUR. Dies entspricht einem Rückgang von 14 % gegenüber dem Vorjahreswert (Vorjahr: 2.771 Mio. EUR).

Nach Abzug dieser Netto-Zahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2024 ein positiver Free Cashflow von 1.500 Mio. EUR (Vorjahr: 2.134 Mio. EUR).

Der Adjusted Free Cashflow sank um 54 % auf 840 Mio. EUR (Vorjahr: 1.846 Mio. EUR). Er berücksichtigt den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen (Tilgungsanteil), der im Finanzierungs-Cashflow gezeigt wird. Dieser betrug im Berichtsjahr 354 Mio. EUR (Vorjahr: 319 Mio. EUR). Zahlungsflüsse aus dem Erwerb beziehungsweise dem Verkauf von Gesellschaftsanteilen, die sich im Berichtsjahr auf netto 306 Mio. EUR beliefen (Vorjahr: -31 Mio. EUR), sind nicht in der Kennzahl enthalten.

Finanzierung

Finanzierungstätigkeit mündet in Mittelabfluss in Höhe von 1.450 Mio. EUR

Die Finanzierungstätigkeit im Geschäftsjahr 2024 führte zu einem Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 1.450 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 2.072 Mio. EUR).

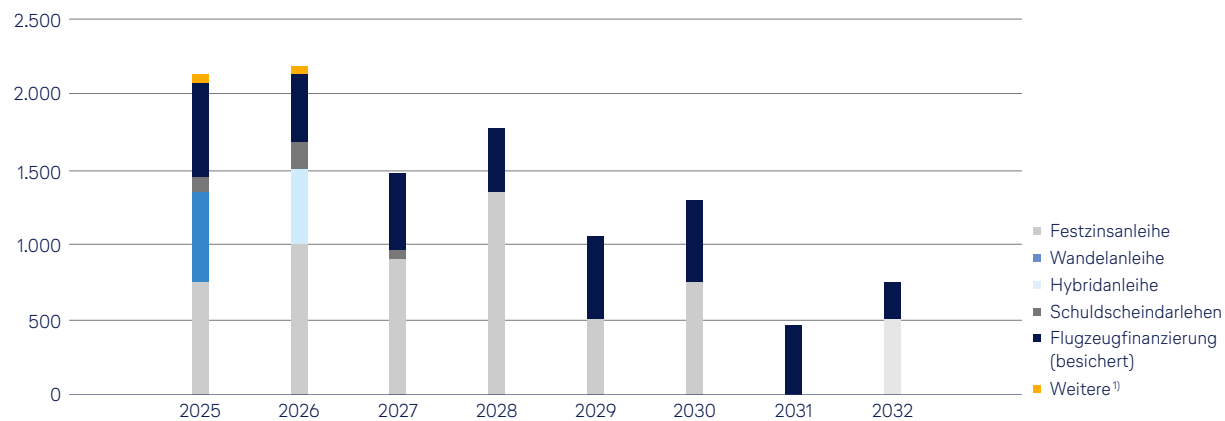
Dieser resultierte aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 2.745 Mio. EUR, im Wesentlichen aus zwei Anleihen (1.000 Mio. EUR), Schuldscheindarlehen (746 Mio. EUR), Flugzeugfinanzierungen (527 Mio. EUR) und Leasingverbindlichkeiten (407 Mio. EUR). Zins- und Dividendenzahlungen beliefen sich auf 930 Mio. EUR.

Dem stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt in Höhe von 2.225 Mio. EUR gegenüber. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um drei Euro-Bond-Anleihen (1.734 Mio. EUR) und Japanese Operating Leases für drei Boeing 787-9 (385 Mio. EUR).

Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit Banken. Die revolvingende Kreditlinie in Höhe von 2,5 Mrd. EUR war zum Ende des Geschäftsjahres 2024 nicht genutzt. Zum 31. Dezember 2024 betragen die nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien insgesamt 2.549 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 2.097 Mio. EUR).

G15 FÄLLIGKEITENPROFIL DER FINANZVERBINDLICHKEITEN

Stand zum 31.12.2024 in Mio. €



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

Liquidität

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 11,0 Mrd. EUR

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln, kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) lag am Jahresende 2024 bei 8.488 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 8.265 Mio. EUR). Von der bilanziellen Liquidität waren am Jahresende 2024 7.664 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 7.709) zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Unter Berücksichtigung der frei verfügbaren Kreditlinien standen dem Unternehmen damit am Jahresende 2024 11,0 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2023: 10,4 Mrd. EUR).



T023 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP

	2024 in Mio. €	2023 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.569	2.055	-24
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.494	2.424	3
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-182	144	
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	-40	133	
Erstattete/gezahlte Ertragsteuern	-181	-92	97
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-244	-264	-8
Veränderung des Trade Working Capitals	525	207	154
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-49	298	
Operativer Cashflow	3.892	4.905	-21
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile und Ausgaben aus Käufen von Anteilen	-4.060	-4.075	0
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	1.260	1.031	22
Zinseinnahmen und Dividenden	408	273	49
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-2.392	-2.771	14
Free Cashflow	1.500	2.134	-30
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	67	-170	
Transaktionen durch Minderheiten	-	-1	-100
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	-520	-1.537	-66
Dividenden	-372	-25	-1.388
Zinsausgaben	-558	-509	-10
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-1.450	-2.072	30
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	5	-8	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1.668	1.784	-7
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	1.790	1.668	7
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. zum Verkauf stehen	-	78	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. nicht zum Verkauf stehen	1.790	1.590	13

¹⁾ Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung von Non-Pool-Material aus den reparaturfähigen Ersatzteilen in die Vorräte angepasst.

Vermögenslage

Bilanzsumme steigt um 1,7 Mrd. EUR

Die Konzernbilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem Jahresende 2023 um 1.731 Mio. EUR auf 47.052 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 45.321 Mio. EUR).

Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 1.388 Mio. EUR auf 30.736 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 29.348 Mio. EUR). Sie machten damit zum Jahresende 2023 unverändert 65 % der Bilanzsumme aus. Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 343 Mio. EUR auf 16.316 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 15.973 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag damit zum Jahresende 2023 unverändert bei 35 %.

Das Eigenkapital stieg um 1.885 Mio. EUR auf 11.594 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 9.709 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel 58 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2023: 56 %). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 89 % (31. Dezember 2023: 87 %). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme lag bei 42 % (31. Dezember 2023: 44 %).

Aktiva

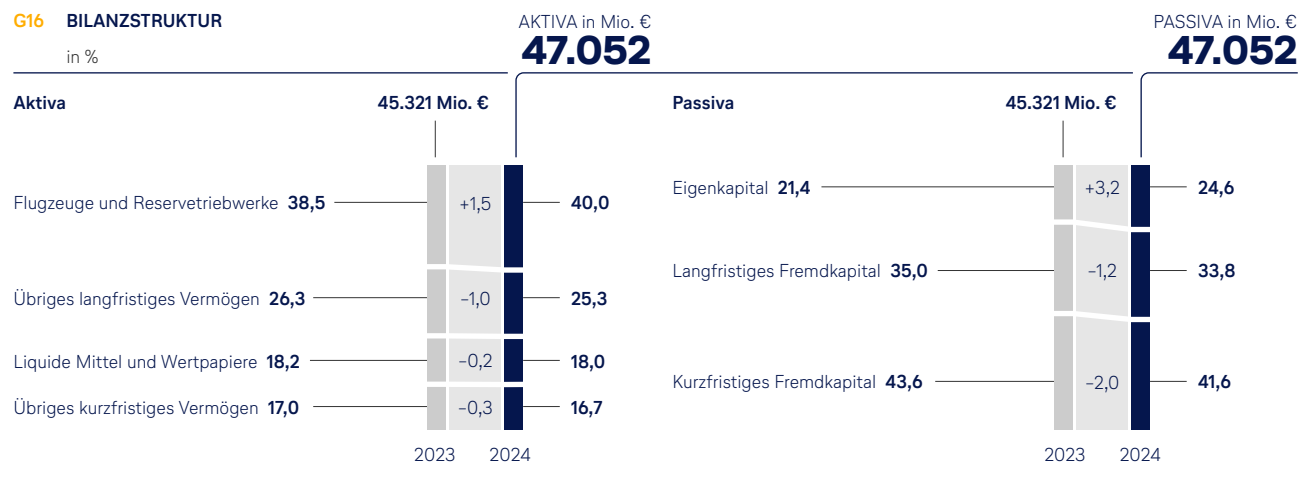
Langfristiges Vermögen erhöht sich um 1,4 Mrd. EUR

Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum Jahresende 2024 mit 30.736 Mio. EUR um 1.388 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 29.348 Mio. EUR).

Dabei verzeichneten die Positionen Flugzeuge und Reservetriebwerke (+1.364 Mio. EUR), derivative Finanzinstrumente (+162 Mio. EUR), Beteiligungen nach der Equity-Methode (+132 Mio. EUR) und reparaturfähige Flugzeugersatzteile (+130 Mio. EUR) jeweils Anstiege. Dem standen ein Rückgang der latenten Steuern (-377 Mio. EUR) sowie Ausleihungen und Forderungen (-116 Mio. EUR) gegenüber. Aufgrund der in den letzten Jahren festgestellten Veränderungen in den Nutzungsmustern wurden Flugzeugersatzteile der Lufthansa Technik AG, die überwiegend im Triebwerkswartungsbereich eingesetzt werden (sogenanntes „Non-Pool-Material“), aus den langfristigen Vermögenswerten in die Vorräte umgegliedert. Die Vorjahresbilanzzahlen wurden entsprechend angepasst. Zum 31. Dezember 2024 waren davon Teile mit einem Buchwert von 482 Mio. EUR betroffen (31. Dezember 2023: 424 Mio. EUR).

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke belief sich zum Jahresende 2024 auf 18.828 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 17.464 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Investitionen in 16 neue Flugzeuge (acht Airbus A350, eine Boeing B777F, sechs Airbus A320 und ein Airbus A321), Großwartungsereignisse, Anzahlungen auf bestehende Bestellungen sowie Zugänge von Nutzungsrechten an Flugzeugen die planmäßigen Abschreibungen und Abgänge. Im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen wurden 15 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge an externe Leasinggeber veräußert und zurückgeleast. Die Flotte der Lufthansa Group umfasste zum 31. Dezember 2024 insgesamt 735 Flugzeuge (31. Dezember 2023: 721 Flugzeuge). ➔ **Flotte.**

G16 BILANZSTRUKTUR



Kurzfristiges Vermögen steigt um 343 Mio. EUR

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 31. Dezember 2024 um 343 Mio. EUR auf 16.316 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 15.973 Mio. EUR).

Angestiegen sind die derivativen Finanzinstrumente (+366 Mio. EUR) aufgrund steigender Marktwerte der Investversicherungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (+334 Mio. EUR) sowie Vorräte (+221 Mio. EUR) wegen der gestiegenen Geschäftstätigkeit, Kassen- und Bankguthaben (+200 Mio. EUR) sowie effektive Einkommensteuerforderungen (+194 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Ergebnissen aus Betriebsprüfungen in Deutschland.

Der Rückgang der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte (-1.097 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf von AirPlus.

Passiva

Eigenkapital wächst um 1,9 Mrd. EUR, Eigenkapitalquote erhöht sich auf 24,6 %

Das Eigenkapital ist zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem Jahresende 2023 um 1.885 Mio. EUR auf 11.594 Mio. EUR gestiegen (31. Dezember 2023: 9.709 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen getrieben vom im Geschäftsjahr 2024 erzielten Gewinn sowie von positiven Marktwertveränderungen bei Sicherungsgeschäften und wurde teilweise kompensiert durch die Zahlung der Dividende.

Die Eigenkapitalquote stieg damit gegenüber dem Jahresende 2023 um 3,2 Prozentpunkte auf 24,6 % (31. Dezember 2023: 21,4 %).

T024 ENTWICKLUNG VON KONZERNERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

		2024	2023	2022	2021	2020
Ergebnis nach Ertragsteuern ¹⁾	Mio. €	1.393	1.689	804	-2.193	-6.766
Eigenkapital ¹⁾	Mio. €	11.594	9.709	8.474	4.490	1.387
Eigenkapitalquote ¹⁾	%	24,6	21,4	19,6	10,6	3,5
Eigenkapitalrendite ¹⁾	%	12,0	17,4	9,5	-48,8	-487,8

¹⁾ Inkl. Minderheiten.**Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten liegen auf Vorjahresniveau**

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten lagen zum 31. Dezember 2024 mit 15.877 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 15.862 Mio. EUR).

Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 11.413 Mio. EUR um 358 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 11.055 Mio. EUR). Der Anstieg basiert im Wesentlichen auf der Neuaufnahme von Finanzmitteln, die die Fristigkeitsumgliederungen übersteigen.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhängen bei einzelnen Pensionsplänen, die separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, sanken um 110 Mio. EUR auf 2.566 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 2.676 Mio. EUR). Die Pensionsrückstellungen gingen um 203 Mio. EUR auf 2.692 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 2.895 Mio. EUR) zurück. Dabei blieb der Zinssatz zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und Österreich mit 3,6 % auf dem Niveau vom Jahresende 2023. In der Schweiz sank der Zinssatz um 0,4 Prozentpunkte auf 1,0 %. In der Reduzierung von 203 Mio. EUR sind positive Netto-Bewertungseffekte in Höhe von 177 Mio. EUR enthalten, die auf die positive Wertentwicklung der Planvermögen zurückzuführen sind.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten sinken um 169 Mio. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten nahmen zum 31. Dezember 2024 um 169 Mio. EUR auf 19.581 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 19.750 Mio. EUR) ab.

Anstiege betrafen insbesondere die Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+202 Mio. EUR) aufgrund der gestiegenen Ticketverkäufe, die sonstigen Vertragsverbindlichkeiten (+184 Mio. EUR) insbesondere aus Kundenbindungsprogrammen und für Kompensationszahlungen sowie die sonstigen Rückstellungen (+180 Mio. EUR) überwiegend aus Rückgabeverpflichtungen für Emissionszertifikate und Wartungsverpflichtungen aus Flugzeug-Leasingverträgen. Ihnen stand der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten (-670 Mio. EUR) gegenüber. Dies betraf den Verkauf von AirPlus.

Nettokreditverschuldung liegt 62 Mio. EUR über Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag zum Jahresende 2024 trotz des positiven Free Cashflows aufgrund der Aufnahme von Leasingfinanzierungen sowie Zins- und Dividendenzahlungen mit 5.744 Mio. EUR um 62 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 5.682 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2015 begebenen Hybridanleihe, sank gegenüber Jahresende 2023 um 48 Mio. EUR auf 8.063 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 8.111 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA lag damit bei 2,0 (Vorjahr: 1,7).

T025 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

in Mio. €	2024	2023	Veränderung in %
Anleihen	-6.969	-6.224	-12
Schuldscheindarlehen	-395	-1.143	65
Kreditlinien	-26	-21	-24
Flugzeugfinanzierungen	-3.798	-3.802	0
Leasingverbindlichkeiten	-2.887	-2.568	-12
Übrige Finanzschulden	-148	-185	20
Finanzschulden	-14.223	-13.943	-2
Übrige Bankverbindlichkeiten	-9	-4	-125
Konzernkreditverschuldung	-14.232	-13.947	-2
Bankguthaben, Kassenbestände und Termingelder (4-12 Monate)	2.465	1.865	32
Wertpapiere	6.023	6.400	-6
Nettokreditverschuldung	-5.744	-5.682	-1
Pensionsrückstellungen	-2.692	-2.895	7
Pensionsüberschüsse	126	219	-42
Netto-Pensionsverpflichtung	-2.566	-2.676	4
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen	-8.310	-8.358	1

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Das Geschäftsjahr 2024 war einerseits von einer fortgesetzten Erholung der Nachfrage nach Flugreisen geprägt, andererseits stellte es die Lufthansa Group vor enorme Herausforderungen. Die weiterhin starke Nachfrage wirkte sich positiv auf den Kapazitätsausbau und die Verkehrsleistung der Passagier-Airlines sowie des Geschäftsfelds Logistik aus. Verzögerungen bei der Auslieferung von Flugzeugen, Streiks, Ineffizienzen bei Lufthansa Airlines, sinkende Durchschnittserlöse und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb belasteten jedoch das wirtschaftliche Ergebnis.

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse der Lufthansa Group im Berichtsjahr aufgrund des weiteren Ausbaus des Flugprogramms bei den Passagier-Airlines und eines starken Wachstums in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 6 % gegenüber dem Vorjahr auf 37.581 Mio. EUR (Vorjahr: 35.442 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT sank um 39 % auf 1.645 Mio. EUR (Vorjahr: 2.682 Mio. EUR).

Alle Geschäftsfelder der Lufthansa Group konnten im Berichtsjahr ein positives Ergebnis erzielen. Bei den Passagier-Airlines ging das Ergebnis jedoch im Vergleich zum Vorjahr

deutlich zurück. Das Geschäftsfeld Logistik erzielte eine deutliche Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahr. Und das Geschäftsfeld Technik konnte im Geschäftsjahr 2024 erneut ein Rekordergebnis erzielen.

Trotz des Ergebnisrückgangs sollen die Aktionärinnen und Aktionäre am positiven Ergebnis der Lufthansa Group partizipieren. So schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vor, eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie für das Geschäftsjahr 2024 auszuschütten.

Im Berichtsjahr konnte die Lufthansa Group auch die Bilanz weiter stärken. Die Liquiditätsausstattung stieg gegenüber dem Vorjahr und lag damit weiterhin deutlich über dem Vorkrisenniveau. Das Unternehmen hat sich damit noch stabiler für die Bewältigung zukünftiger Krisen aufgestellt.

Der Vorstand ist zuversichtlich, dass die Lufthansa Group trotz der bestehenden Herausforderungen ihr Ergebnis wieder verbessern und ihre Position als führende Airline-Gruppe Europas weiter ausbauen wird.



GESCHÄFTSFELDER

- Passagier-Airlines treiben Modernisierung der Flotte voran und bauen Produkt- und Serviceangebot aus.
- Nachhaltigkeitsaktivitäten stehen im Fokus.
- Adjusted EBIT der Passagier-Airlines sinkt auf 1,0 Mrd. EUR.
- Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge, Streiks, Ineffizienzen bei Lufthansa Airlines, sinkende Durchschnittserlöse und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb belasten das Ergebnis.
- Lufthansa Airlines initiiert Turnaround-Programm.
- Brussels Airlines erzielt Rekordergebnis im Berichtsjahr.
- SWISS, Austrian Airlines und Eurowings erzielen Ergebnissteigerung im zweiten Halbjahr.
- Lufthansa Cargo modernisiert Frachtzentrum und treibt Digitalisierung voran.
- Adjusted EBIT von Lufthansa Cargo steigt nach einem starken vierten Quartal auf 251 Mio. EUR.
- Lufthansa Technik profitiert von anhaltend hoher Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen und startet Wachstumsprogramm „Ambition 2030“.
- Adjusted EBIT von Lufthansa Technik liegt mit 635 Mio. EUR erneut auf Rekordniveau.
- Verkauf von AirPlus an SEB Kort Bank abgeschlossen.

GESCHÄFTSFELD PASSAGIER-AIRLINES

T026 KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	29.690	28.337	5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	27.869	26.701	4
Operative Erträge	Mio. €	30.682	29.643	4
Operative Aufwendungen	Mio. €	29.722	27.730	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	2.882	3.758	-23
Adjusted EBIT	Mio. €	1.046	2.033	-49
EBIT	Mio. €	1.116	2.064	-46
Adjusted EBIT-Marge	%	3,5	7,2	-3,7 P.
Adjusted ROCE ¹⁾	%	8,5	19,0	-10,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	3.275	3.095	6
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	65.172	60.924	7
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	63.952	59.331	8

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Geschäftstätigkeit

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

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

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

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

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

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

Geschäftsverlauf

Flottenmodernisierung wird fortgeführt

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

Im Geschäftsjahr 2024 haben die Passagier-Airlines 17 neue Flugzeuge eingeflottet. Demgegenüber haben vier ältere Flugzeuge die Flotten verlassen. Ende des Geschäftsjahres 2024 bestand die Flotte der Passagier-Airlines aus insgesamt 713 Flugzeugen (Vorjahr: 700 Flugzeuge). Auf den Bestell-

listen stehen 235 Flugzeuge, die bis 2032 ausgeliefert werden sollen. Aufgrund vielfältiger Produktions-, Lieferketten- und Zertifizierungsprobleme bei den Herstellern kam es im Berichtsjahr zu Verzögerungen bei der Auslieferung bestellter Flugzeuge.

Im September 2024 hat die Lufthansa Group ihre Wet-Lease-Partnerschaft mit airBaltic um drei weitere Jahre verlängert. Die Partnerschaft ermöglicht es, im Sommer bis zu 21 Flugzeuge und im Winter bis zu fünf Flugzeuge des treibstoffeffizienten Airbus A220-300 flexibel an verschiedenen Standorten zusätzlich einzusetzen.

Im Dezember 2024 hat die Lufthansa Group fünf weitere Airbus A350-1000 Langstreckenflugzeuge bestellt und damit ihre Festbestellungen für Flugzeuge dieses Typs von zehn auf 15 erweitert. Die hochmodernen Flugzeuge werden bereits zwischen 2028 und 2030 ausgeliefert. Die Bestellung stellt einen weiteren wichtigen Schritt zur Flottenmodernisierung, Produktaufwertung und CO₂-Reduktion dar. ➔ **Flotte.**

Produkt und Services werden weiter ausgebaut

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group bauen ihr Produktangebot unter Einbeziehung des Kundenanspruchs weiter aus. So erhalten die Kundinnen und Kunden eine größere Auswahl an individuell wählbaren Produktbestandteilen sowie ein verbessertes Reiseerlebnis an Bord und am Boden, insbesondere im Premium-Bereich. Lufthansa Airlines und SWISS bieten beispielsweise mit der Umrüstung der Sitze auf die Produktgeneration „Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Auch Austrian Airlines erhält mit der Einführung der Boeing 787 „Dreamliner“ eine neue Langstreckenkabine.

Darüber hinaus erweitert und verbessert die Lufthansa Group auch ihre digitalen Services. Im Mittelpunkt steht dabei die Lufthansa Group App, die auf dem World Aviation Festival den Preis für die weltweit beste Airline App 2024 erhalten hat.

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

Nachhaltigkeitsaktivitäten werden intensiviert

Als erste Airline-Gruppe weltweit hat die Lufthansa Group bereits seit Februar 2023 die Green Fares, den Tarif für nachhaltigeres Fliegen, für Kurz- und Mittelstrecken im Angebot. Dieses Angebot hat die Lufthansa Group nun auch auf Langstreckenflüge und damit auf das weltweite Streckennetz ausgeweitet. Seit Dezember 2024 sind die Green Fares somit auf mehr als 850.000 Flügen pro Jahr und in allen Reiseklassen buchbar. Der nachhaltigere Tarif inkludiert bereits den Ausgleich der individuellen flugbezogenen CO₂-Emissionen.

Die Green Fares stehen auf Flügen von Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Edelweiss, Discover Airlines und Air Dolomiti zur Auswahl. Ausnahmen bilden lediglich Flüge von anderen Konzern-Airlines sowie einzelne Streckenführungen in ausgewählten Verkehrsgebieten von Joint-Venture-Partnern. Eurowings bietet zudem einen Tarif für nachhaltigeres Fliegen unter dem Namen PlanetBlu an.

Weitere Nachhaltigkeitsaktivitäten der Passagier-Airlines finden sich in den nachfolgenden Kapiteln der Airlines und in der ➔ **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.**

Operative Entwicklung

Operative Entwicklung von anhaltend hoher Nachfrage und sinkenden Durchschnittserlösen geprägt

Die Verkehrsleistung der Passagier-Airlines der Lufthansa Group wurde im Geschäftsjahr 2024 aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen weiter ausgebaut. Die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines konnte im Verlauf des Berichtsjahres kontinuierlich gesteigert werden. Sie lag insgesamt, trotz streikbedingter Flugstreichungen im Geschäftsjahr 2024, um 9 % über Vorjahr. Im ersten Quartal lag sie um 12 % über Vorjahr, im zweiten Quartal um 11 %, im dritten Quartal um 6 % und im vierten Quartal um 5 %. Damit belief sich die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2024 auf 91 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019.

Die Zahl der Flüge wurde gegenüber Vorjahr um 5 % gesteigert. Der Absatz stieg um 9 %. Die Passagier-Airlines beförderten im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 131,3 Mio. Passagiere, 7 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 122,5 Mio.). Der Sitzladefaktor lag mit 83,1 % um 0,2 Prozentpunkte über Vorjahr (Vorjahr 82,9 %). Die Durchschnittserlöse sanken dagegen um 2,6 % gegenüber Vorjahr.

Die Verkehrserlöse der Passagier-Airlines stiegen vor allem aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 4 % auf 27.869 Mio. EUR (Vorjahr: 26.701 Mio. EUR).



Geschäftsfelder
Geschäftsfeld Passagier-Airlines

T027 LEISTUNGSDATEN PASSAGIER-AIRLINES

		2024	2023	Veränderung in %
Flüge	Anzahl	980.423	936.079	5
Fluggäste	Tsd.	131.300	122.535	7
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	326.176	300.582	9
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	271.038	249.269	9
Sitzladefaktor	%	83,1	82,9	0,2 P.

T028 OPERATIVE KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

	2024	2023	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in €-Cent	in €-Cent	in %	in %
Durchschnittserlöse	9,3	9,6	-2,6	-2,6
Stückerlöse (RASK)	9,2	9,7	-4,3	-4,1
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissions- aufwendungen	6,6	6,4	1,9	2,1

T029 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE PASSAGIER-AIRLINES

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2024 in Mio. €	Veränderung in %	2024 in Tsd.	Veränderung in %	2024 in Mio.	Veränderung in %	2024 in Mio.	Veränderung in %	2024 in %	Veränderung in %P.
Europa	11.784	8	106.788	7	128.406	9	105.123	9	81,9	+0,4
Amerika	7.719	7	12.269	9	108.619	9	91.992	9	84,7	+0,3
Asien/Pazifik	3.538	6	5.647	18	54.035	19	44.952	17	83,2	-1,3
Nahost/Afrika	2.273	-6	6.596	-7	35.116	-5	28.971	-4	82,5	+0,9
Nicht zuordenbar	2.555	-9								
Gesamtverkehr	27.869	4	131.300	7	326.176	9	271.038	9	83,1	+0,2

Finanzielle Entwicklung

Ertragslage der Passagier-Airlines verschlechtert sich deutlich

Trotz des fortdauernden Kapazitätswachstums hat sich die Ertragslage der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2024 in Summe deutlich verschlechtert. Ursache war insbesondere die negative Entwicklung bei Lufthansa Airlines. Maßgeblich hierfür waren insbesondere die Auswirkungen der Streiks im ersten Quartal 2024, der Rückgang der Durchschnittserlöse infolge des marktweiten Kapazitätswachstums im zweiten Quartal 2024, hohe Belastungen aus Flugunregelmäßigkeiten vor allem im zweiten Halbjahr sowie eine andauernde hohe Kosteninflation im gesamten Geschäftsjahr 2024. Darüber hinaus führten die Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge durch die Notwendigkeit des Weiterbetriebs älterer Flugzeugmodelle sowie die Anmietung von Fremdgerät zu erheblichen finanziellen Belastungen.

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 5 %

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Passagier-Airlines legten im Berichtsjahr aufgrund der gestiegenen Verkehrserlöse im Vergleich zum Vorjahr um 5 % auf 29.690 Mio. EUR (Vorjahr: 28.337 Mio. EUR) zu. Die operativen Erträge lagen mit 30.682 Mio. EUR um 4 % über Vorjahr (Vorjahr: 29.643 Mio. EUR).

Die Stückerlöse (RASK) sanken gegenüber Vorjahr um 4,3 %, insbesondere aufgrund der niedrigeren Durchschnittserlöse, aber auch infolge gestiegener Kompensationszahlungen an Passagiere. Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösminderungen erfasst und beliefen sich auf 479 Mio. EUR (Vorjahr: 228 Mio. EUR).

Aufwendungen steigen um 7 %

Die operativen Aufwendungen lagen mit 29.722 Mio. EUR um 7 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 27.730 Mio. EUR).

Die Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen unter anderem inflationsbedingt um 1,9 % gegenüber Vorjahr.

Die Materialaufwendungen lagen mit 17.761 Mio. EUR um 6 % über Vorjahr (Vorjahr: 16.687 Mio. EUR). Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die Aufwendungen für Gebühren mengen- und preisbedingt um 11 % (+477 Mio. EUR), die Aufwendungen für Inflight Services um 17 % (+164 Mio. EUR) und die Charteraufwendungen um 34 % (+142 Mio. EUR). Die Treibstoffaufwendungen lagen mit 7.422 Mio. EUR aufgrund der niedrigeren Preise trotz des ausgeweiteten Flugbetriebs um 2 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 7.552 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund von tariflichen Gehaltssteigerungen, Einmalzahlungen sowie der um 8 % höheren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden, teilweise kompensiert durch gesunkene variable Vergütungskomponenten, um 11 % auf 5.997 Mio. EUR (Vorjahr: 5.426 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten an deutschen Flughäfen stiegen um 34 % auf 362 Mio. EUR (Vorjahr: 271 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen legten um 6 % auf 1.836 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.725 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen aufgrund der Ausweitung des Flugbetriebs um 6 % auf 4.128 Mio. EUR (Vorjahr: 3.892 Mio. EUR).

T030 AUFWENDUNGEN PASSAGIER-AIRLINES

	2024 in Mio. €	2023 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	17.761	16.687	6
davon Treibstoff	7.422	7.552	-2
davon Gebühren	4.670	4.193	11
davon Charteraufwand	562	420	34
davon Technikleistungen	2.213	2.134	4
Personalaufwand ¹⁾	5.997	5.426	11
Abschreibungen ²⁾	1.836	1.725	6
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	4.128	3.892	6
Summe operative Aufwendungen	29.722	27.730	7

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

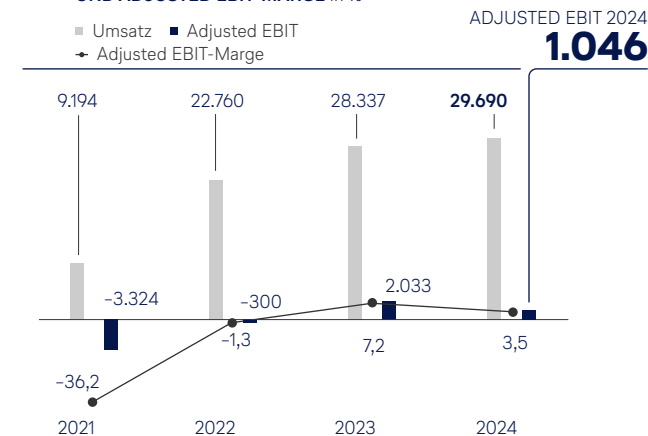
³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt bei 1,0 Mrd. EUR

Das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines sank im Geschäftsjahr 2024 um 49 % auf 1.046 Mio. EUR (Vorjahr: 2.033 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür ist insbesondere der deutliche Ergebnisrückgang bei Lufthansa Airlines. Die Adjusted EBIT-Marge ging um 3,7 Prozentpunkte auf 3,5 % zurück (Vorjahr: 7,2 %).

Das EBIT sank um 46 % auf 1.116 Mio. EUR (Vorjahr: 2.064 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert in der Berichtsperiode im Wesentlichen aus Buchgewinnen im Zusammenhang mit den Sale-and-Lease-back-Transaktionen für Flugzeuge, Buchverlusten bei Flugzeugen und Reservetriebwerken sowie Aufwendungen aus Änderungen von Pensionsplänen. ➔ **Ertragslage.**

G17 PASSAGIER-AIRLINES: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Segmentinvestitionen liegen 6 % über Vorjahr

Die Segmentinvestitionen stiegen im Berichtsjahr um 6 % auf 3.275 Mio. EUR (Vorjahr: 3.095 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen, Großwartungsereignisse und Schlusszahlungen für neue zugewandene Flugzeuge geleistet.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt gegenüber Vorjahr um 7 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden lag am 31. Dezember 2024 bei 65.172 (Vorjahr: 60.924). Dies stellt einen Anstieg um 7 % gegenüber dem Jahresende 2023 dar, vor allem aufgrund von Neueinstellungen in den operativen Bereichen infolge des Ausbaus des Geschäftsbetriebs.

Lufthansa Airlines

T031 KENNZAHLEN LUFTHANSA AIRLINES¹⁾

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	16.564	16.168	2
Operative Erträge	Mio. €	17.196	16.884	2
Operative Aufwendungen	Mio. €	17.300	16.025	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	683	1.613	-58
Adjusted EBIT	Mio. €	-94	854	
EBIT	Mio. €	-116	866	
Adjusted EBIT-Marge	%	-0,6	5,3	-5,9 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	39.323	36.707	7
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	38.466	35.834	7
Flüge	Anzahl	472.439	454.755	4
Fluggäste	Tsd.	64.483	60.268	7
Angebote Sitzkilometer	Mio.	182.993	169.573	8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	151.487	139.763	8
Sitzladefaktor	%	82,8	82,4	0,4 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.

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

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

Flottenmodernisierung wird vorangetrieben

Lufthansa Airlines treibt die Modernisierung ihrer Flotte weiter voran. So wurden im Geschäftsjahr 2024 sieben Flugzeuge vom Typ Airbus 350 am Drehkreuz München in Empfang genommen. Die neuen hochmodernen Flugzeuge bieten zusätzlichen Komfort, sind leiser, sparsamer und effizienter und emittieren weniger CO₂ als ihre Vorgängermodelle.

Zur Erweiterung des Angebots und angesichts der Verspätungen bei der Auslieferung neuer Langstreckenflugzeuge reaktiviert Lufthansa Airlines ihre A380-Flotte. Im Berichtsjahr nahmen drei weitere Flugzeuge dieses Typs den Betrieb am Drehkreuz München auf, sodass zum Jahresende 2024 bereits sieben A380 im Flugbetrieb waren. Anfang 2025 folgte ein weiterer. Somit sind alle acht A380 wieder im Einsatz.

Am Ende des Berichtsjahres umfasste die Flotte von Lufthansa Airlines 387 Flugzeuge.

Touristisches Privatreisesegment wird ausgebaut

Das touristische Privatreisesegment wurde im Berichtsjahr weiter gestärkt. So wurden drei weitere A320 bei Discover Airlines, dem Ferienflieger der Lufthansa Group, in Dienst gestellt. Die Flugzeuge waren zuvor bei anderen Airlines der Lufthansa Group im Einsatz. Damit besteht die Flotte von Discover Airlines nun aus 13 A330 und 14 A320.

Lufthansa City Airlines nimmt Flugbetrieb auf

Am 26. Juni 2024 startete Lufthansa City Airlines ihren Flugbetrieb. Die Airline bietet wettbewerbsfähige Hub-Verkehre beziehungsweise Zu- und Abbringerdienste auf der Kurzstrecke. Ende des Berichtsjahres operierte die Airline mit vier A319 sowie einem A320neo aus München. Im Jahr 2025 ist der Aufbau des Flugbetriebs in Frankfurt geplant. Bis Ende 2025 soll die Flotte von Lufthansa City Airlines kontinuierlich auf elf A320neo und vier A319 anwachsen.

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

Produkt und Services für Fluggäste werden weiter verbessert

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

Am 1. Mai 2024 fand der erste Linienflug eines Airbus A350 mit der neuen Lufthansa „Allegris“-Kabine von München nach Vancouver statt. Am Ende des Geschäftsjahres 2024 waren bereits sieben A350 mit dem „Allegris“-Bordprodukt im Einsatz, seit November 2024 teilweise auch mit der neuen „Allegris“-First Class. Diese wird im Frühjahr 2025 sukzessive auch in die restlichen A350 eingebaut, die Lufthansa Airlines bereits im Frühjahr/Sommer 2024 zugegangen waren. Mit dem neuen „Allegris“-Angebot werden bis 2028 rund 90 % der Langstreckenflotte von Lufthansa Airlines Ziele in der ganzen Welt anfliegen.

Seit Sommer 2024 bietet Lufthansa Airlines an Bord von Kurz- und Mittelstreckenflügen neue Unterhaltungsmöglichkeiten. Fluggäste können seitdem über das WLAN-Portal FlyNet[®] kostenlos und ohne Limitierung auf rund 45 renommierte deutsch- und englischsprachige Magazine zugreifen und auf dem eigenen elektronischen Gerät lesen. Dieser neue Service ist zusätzlich auch auf Langstreckenflügen, die mit der neuen „Allegris“-Kabine ausgestattet sind und in allen Reiseklassen ein neues Bordunterhaltungssystem bieten, verfügbar. Lufthansa Airlines Fluggäste können hier in allen Klassen erstmals auch auf dem Sitzmonitor digitale Zeitschriften lesen. Ebenfalls neu an Bord auf Europa-Flügen ist das Angebot von Podcasts über das FlyNet[®] Portal.

Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Passagier-Airlines

Lufthansa Airlines entwickelt auch ihr kulinarisches Produktangebot in allen Klassen kontinuierlich weiter. In der Business Class auf Langstreckenflügen wurde das Catering um neue Highlights ergänzt.

Lufthansa Airlines hat im Sommer 2024 eine neue Premium-Lounge am Flughafen Newark Liberty International Airport, New Jersey eröffnet. Die neue Lounge für Fluggäste der First und Business Class aller Airlines der Lufthansa Group sowie HON Circle Mitglieder und Senatoren bietet Platz für rund 170 Gäste – 25 % mehr als bisher. Lufthansa betreibt derzeit rund 60 Lounges an 17 Standorten weltweit.

Lufthansa Airlines leitet Turnaround-Maßnahmen ein

Lufthansa Airlines hat im Geschäftsjahr 2024 ein Turnaround-Programm initiiert, mit dem Ziel, die Effizienz zu steigern, Komplexität zu reduzieren sowie die Produktqualität zu verbessern und damit die Airline zukunftsfähig aufzustellen. Der Turnaround-Plan sieht unter anderem vor, mehr Kurzstreckenverkehre durch effizientere und besser auf das jeweilige Marktsegment ausgerichtete Flugbetriebe durchführen zu lassen. Weitere Effizienzsteigerungen sollen durch die Optimierung des Netzwerks sowie zunehmende Flexibilisierung und Automatisierung erreicht werden. Die im Rahmen des Turnaround-Programms geplanten ergebniswirksamen Maßnahmen belaufen sich auf ein Volumen von 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028.

Veränderung im Management von Lufthansa Airlines

Zur Stärkung der HR-Rolle bei Lufthansa Airlines wurde Astrid Neben mit Wirkung zum 1. Juli 2024 als ständiges Mitglied des Bereichsvorstands von Lufthansa Airlines berufen. Zuvor war sie erweitertes Mitglied des Bereichsvorstands von Lufthansa Airlines und hatte bereits die vollständige Verantwortung für den Personalbereich von Lufthansa Airlines.

Krankheitsbedingt kann Karl Brandes seine Funktion als Chief Operating Officer im Vorstand von Lufthansa Airlines und als Accountable Manager für Lufthansa Airlines seit Juli 2024 bis auf Weiteres nicht ausführen. Klaus Froese, bisher verantwortlich für Safety und Compliance Monitoring Management sowie Sicherheitspilot Lufthansa Group & Lufthansa Airlines, hat die Position seit 15. August 2024 interimistisch übernommen.

Tarifverträge mit UFO und ver.di geschlossen

Der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) hat im Berichtsjahr mit der Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft e. V. (ver.di) und der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) neue Tarifverträge für Boden- und Kabinenbeschäftigte von Lufthansa Airlines geschlossen.

➤ Mitarbeitende.

Umweltmanagementsystem wird bestätigt

Lufthansa Airlines an den Drehkreuzen Frankfurt und München sowie Lufthansa CityLine sind erneut erfolgreich nach der anspruchsvollen europäischen EMAS-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme) validiert worden. Damit setzt die Airline ein wichtiges Zeichen für unternehmerische Umweltverantwortung. ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.**

Verkehrsleistung im Berichtsjahr ausgebaut, Durchschnittserlöse sinken deutlich

Im Geschäftsjahr 2024 beförderte Lufthansa Airlines 64,5 Mio. Fluggäste, 7 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 60,3 Mio.). Das Angebot wurde im Vergleich zum Vorjahr um 8 % ausgebaut. Es lag damit bei 86 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Der Absatz stieg gegenüber Vorjahr um 8 %. Der Sitzladefaktor lag mit 82,8 % um 0,4 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 82,4 %). Die Durchschnittserlöse sanken dagegen um 4,4 %, primär bedingt durch den zu-

nehmenden Preisdruck infolge des marktweiten Kapazitätswachstums – insbesondere in Asien – sowie die Streiks im ersten Quartal 2024. Die Verkehrserlöse legten aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 2 % auf 15.308 Mio. EUR (Vorjahr: 15.011 Mio. EUR) zu.

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 2 %, Adjusted EBIT sinkt auf –94 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines wuchsen im Berichtsjahr aufgrund des Ausbaus des Flugbetriebs gegenüber Vorjahr um 2 % auf 16.564 Mio. EUR (Vorjahr: 16.168 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich insgesamt um 2 % auf 17.196 Mio. EUR (Vorjahr: 16.884 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 17.300 Mio. EUR um 8 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 16.025 Mio. EUR). Dabei stiegen die Materialaufwendungen um 8 %. Höhere Gebühren (+14 %) und gestiegene Aufwendungen für Technikleistungen (+14 %) wurden teilweise durch preisbedingt geringere Treibstoffaufwendungen (–2 %) kompensiert. Die Personalaufwendungen lagen infolge von Gehaltssteigerungen sowie Neueinstellungen um 11 % über Vorjahr.

Damit lag das Adjusted EBIT von Lufthansa Airlines im Geschäftsjahr 2024 bei –94 Mio. EUR (Vorjahr: 854 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug –0,6 % (Vorjahr: 5,3 %). Das EBIT lag bei –116 Mio. EUR (Vorjahr: 866 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Berichtsjahr im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge sowie Anpassungen von Pensionsplänen.



SWISS

T032 KENNZAHLEN SWISS¹⁾

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	6.472	5.905	10
Operative Erträge	Mio. €	6.724	6.222	8
Operative Aufwendungen	Mio. €	5.923	5.413	9
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.225	1.227	0
Adjusted EBIT	Mio. €	801	809	-1
EBIT	Mio. €	815	797	2
Adjusted EBIT-Marge	%	12,4	13,7	-1,3 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	10.870	9.909	10
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	10.539	9.481	11
Flüge	Anzahl	162.819	149.392	9
Fluggäste	Tsd.	21.071	19.295	9
Angebote Sitzkilometer	Mio.	61.089	55.327	10
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	51.290	46.719	10
Sitzladefaktor	%	84,0	84,4	-0,4 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

SWISS ist die führende Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air, die auf touristische Flüge spezialisiert ist, bietet sie ihren Kundinnen und Kunden hochwertige Produkte und Services in Verbindung mit einem weltweiten Streckennetz.

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

Modernisierung der Flotte wird weiter forciert

Im Geschäftsjahr 2024 hat SWISS ihre Flottenmodernisierung weiter vorangetrieben und zwei A320neo eingeflottet. Damit sind aktuell zwölf (acht A320neo und vier A321neo) der insgesamt geplanten 25 Flugzeuge der A320neo-Familie bei SWISS im Einsatz. Die modernen Flugzeuge tragen wesentlich zur Verbesserung der Umwelteffizienz von SWISS bei.

Die Flotte von SWISS inklusive Edelweiss Air bestand zum Ende des Berichtsjahres aus 112 Flugzeugen.

Reiseerlebnis für die Fluggäste wird weiter optimiert

SWISS hat das Reiseerlebnis ihrer Fluggäste im Geschäftsjahr 2024 weiter verbessert und mit der sukzessiven Einführung von Breitband-Internet auf der kompletten Kurzstreckenflotte begonnen. Analog der Langstrecke wird SWISS ihren Kundinnen und Kunden auch auf den Europa-Flügen kostenlosen Internetzugang für den Gebrauch von Chat- und Messenger-Diensten anbieten.

Außerdem hat SWISS die Möglichkeit der Vorauswahl von Business-Class-Gerichten auf Kurzstreckenflüge ausgeweitet. Das Angebot mit dem Namen „Pre-Select“ ist kostenlos und umfasst je nach Reiseziel kalte oder warme Speisen, die alle drei Monate wechseln. Damit profitieren die Fluggäste von einer größeren Auswahl, während die gezieltere Beladung die Lebensmittelverschwendung und Abfallmenge reduziert.

SWISS verlängert bestehende Partnerschaften

SWISS und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben entschieden, ihre seit 2019 bestehende Partnerschaft unbefristet fortzusetzen. Ziel ist es, die Verknüpfung von Bahn und Flugzeug weiter zu optimieren. Darüber hinaus haben die Partner das SWISS Air Rail Angebot um die attraktiven Ziele Chur, Davos, Klosters und St. Moritz im Kanton Graubünden erweitert. Das SWISS Air Rail Netz umfasst inzwischen insgesamt 21 Destinationen.

Auch mit Helvetic Airways hat SWISS ihre langjährige Partnerschaft um weitere fünf Jahre verlängert und vertieft. Im Rahmen eines Wet-Lease-Abkommens wird SWISS bis zu 15 Flugzeuge von Helvetic Airways in ihrem gesamten europäischen Streckennetz einsetzen. Die Zusammenarbeit ermöglicht es SWISS, Betriebsspitzen abzufedern und mit den kleineren Flugzeugen von Helvetic Destinationen anzufliegen, für die ihre eigenen Flugzeuge zu groß wären.

Kooperation und Maßnahmen zum nachhaltigeren Fliegen weiter ausgebaut

SWISS ist im März 2024 zusammen mit der Lufthansa Group eine strategische Partnerschaft mit dem Schweizer Unternehmen Climeworks eingegangen. Ziel ist es, gemeinsam die Skalierung der innovativen Technologie zur Entfernung von CO₂ aus der Luft voranzutreiben. Die Zusammenarbeit ergänzt das jahrelange Engagement von SWISS und der Lufthansa Group im Bereich innovativer Technologien zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Flugbetrieb. Die Parteien haben eine Abnahmevereinbarung zur Reduktion von flugbezogenen CO₂-Emissionen bis 2030 beschlossen sowie darüber hinausgehende Bezugsrechte vereinbart.

Darüber hinaus hat SWISS im Mai 2024 das letzte verbliebene Flugzeug vom Typ Boeing 777 mit AeroSHARK ausgestattet. Damit ist die gesamte, zwölf Flugzeuge umfassende Boeing-777-Flotte mit der innovativen Oberflächentechnologie im Einsatz. AeroSHARK reduziert den Reibungswiderstand während des Flugs, was wiederum zu einem niedrigeren Kerosinverbrauch und CO₂-Ausstoß führt. **Zusammengefasste nicht-finanzielle Erklärung.**

Vorstand von SWISS neu zusammengesetzt

SWISS hat ihren Vorstand im Geschäftsjahr 2024 neu aufgestellt.

Zum 1. Januar 2024 hat Heike Birlenbach die Position als Chief Commercial Officer übernommen. Zuvor war sie als Senior Vice President Customer Experience für die Lufthansa Group Airlines tätig.

Seit dem 1. Mai 2024 ist Oliver Buchhofer Chief Operating Officer der Airline. Zuvor leitete er den operativen Bereich von SWISS. Er fliegt weiterhin als Airbus-A330-Kapitän für die Airline.

Ebenfalls seit dem 1. Mai 2024 ist Dennis Weber neuer Chief Financial Officer bei SWISS. Zuvor leitete er den Bereich Investor Relations der Lufthansa Group.

Schließlich ist Jens Fehlinger seit dem 1. Oktober 2024 neuer Chief Executive Officer von SWISS. Zuvor war er Co-Geschäftsführer von Lufthansa CityLine und baute gleichzeitig als Geschäftsführer die neue Fluggesellschaft Lufthansa City Airlines auf. Jens Fehlinger folgte auf Dieter Vranckx, der zum 1. Juli 2024 in den Vorstand der Lufthansa Group sowie in den Verwaltungsrat von SWISS wechselte.

Verkehrsleistung im Geschäftsjahr 2024 deutlich ausgebaut

Im Geschäftsjahr 2024 stieg die Zahl der von SWISS beförderten Passagiere um 9 % auf 21,1 Mio. (Vorjahr: 19,3 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 10 % ausgebaut, damit lag es bei 96 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Die Zahl der Flüge stieg um 9 % gegenüber Vorjahr. Der Absatz erhöhte sich um 10 %. Der Sitzladefaktor lag mit 84,0 % um 0,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 84,4 %). Die Durchschnittserlöse sanken um 1,3 %. Die Verkehrserlöse lagen mit 5.853 Mio. EUR um 9 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 5.376 Mio. EUR).

Umsatz steigt um 10 %, Adjusted EBIT liegt mit 801 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse von SWISS aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs um 10 % auf 6.472 Mio. EUR (Vorjahr: 5.905 Mio. EUR). Das Cargo-Geschäft trug mit rund 8 % zum Gesamtumsatz von SWISS bei. Die operativen Erträge lagen mit 6.724 Mio. EUR um 8 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 6.222 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich gegenüber Vorjahr um 9 % auf 5.923 Mio. EUR (Vorjahr: 5.413 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen stiegen dabei um 11 %, primär aufgrund höherer Gebühren (+13 %) und externer Technikleistungen (+20 %). Die Personalaufwendungen lagen um 10 % über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT von SWISS lag im Geschäftsjahr 2024 mit 801 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 809 Mio. EUR). Dabei erzielte SWISS eine deutliche Ergebnissteigerung im zweiten Halbjahr 2024 gegenüber Vorjahr. Die Adjusted EBIT-Marge sank im Berichtsjahr um 1,3 Prozentpunkte auf 12,4 % (Vorjahr: 13,7 %). Das EBIT verbesserte sich um 2 % auf 815 Mio. EUR (Vorjahr: 797 Mio. EUR).



Austrian Airlines

T033 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.457	2.346	5
Operative Erträge	Mio. €	2.542	2.406	6
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.467	2.279	8
Adjusted EBITDA	Mio. €	186	232	-20
Adjusted EBIT	Mio. €	76	127	-40
EBIT	Mio. €	73	127	-43
Adjusted EBIT-Marge	%	3,1	5,4	-2,3 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	6.105	6.121	0
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	6.174	5.948	4
Flüge	Anzahl	119.127	113.417	5
Fluggäste	Tsd.	14.589	13.857	5
Angebote Sitzkilometer	Mio.	27.578	25.444	8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	22.424	20.835	8
Sitzladefaktor	%	81,3	81,9	-0,6 P.

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

Austrian Airlines investiert in Flottenmodernisierung

Austrian Airlines hat im Geschäftsjahr 2024 mit der Modernisierung und Erweiterung ihrer Langstreckenflotte begonnen. So hat die Airline zwei Flugzeuge vom Typ Boeing 787-9 in die Flotte integriert. Weitere Flugzeuge dieses Typs sollen in den nächsten Jahren folgen und die bestehenden Langstreckenjets der Boeing-777- und -767-Familien bis 2029 schrittweise ersetzen.

Mit der Integration der Boeing 787-9 setzt Austrian Airlines auf eines der innovativsten Langstreckenflugzeuge auf dem Markt. Dank innovativer Technik, geringerem Gewicht, guter Aerodynamik und modernen Triebwerken sind die sogenannten Dreamliner wesentlich effizienter als ihre Vorgängermodelle.

Die Flotte von Austrian Airlines umfasste Ende des Berichtsjahres 68 Flugzeuge.

Austrian Airlines führt innovative „AeroSHARK“-Technologie ein

Austrian Airlines wird vier Flugzeuge vom Typ Boeing 777-200ER mit der innovativen „AeroSHARK“-Oberflächentechnologie ausstatten. Der dadurch deutlich verringerte Reibungswiderstand wird den Treibstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß der Langstreckenflotte von Austrian Airlines senken. Die „Haifischhaut“-Technologie ist somit ein wichtiger Baustein des CO₂-Reduktionspfads von Austrian Airlines. Das erste der vier Flugzeuge wurde im Dezember 2024 mit AeroSHARK ausgestattet und hat den Flugbetrieb im Januar 2025 aufgenommen.

Erneute Validierung nach dem EMAS-Umweltmanagementstandard erfolgt

Austrian Airlines wurde erneut erfolgreich nach dem global anspruchsvollsten Umweltmanagementstandard, der europäischen EMAS-Verordnung, validiert und mit der internationalen Norm ISO 14001 für Umweltmanagementsysteme zertifiziert. Dies bestätigt das kontinuierliche Engagement des Unternehmens für höchste Umweltstandards. **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.**

Austrian Airlines schließt neue Tarifverträge für das Cockpit- und Kabinenpersonal sowie für das kaufmännisch-technische Personal

Austrian Airlines schloss im April 2024 mit der Gewerkschaft vida einen neuen Kollektivvertrag für rund 2.400 Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter sowie rund 1.000 Pilotinnen und Piloten ab. Im Juni 2024 folgte dann der Abschluss mit der Gewerkschaft GPA für das kaufmännisch-technische Personal. **Mitarbeitende.**

Passagierzahlen und Auslastung wachsen im Berichtsjahr

Mit einer Passagierzahl von 14,6 Mio. hat Austrian Airlines im Berichtsjahr 5 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 13,9 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 8 % erhöht, damit lag es bei 97 % des Niveaus vor Ausbruch

der Corona-Pandemie im Jahr 2019. Der Absatz stieg im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls um 8 %. Der Sitzladefaktor lag mit 81,3 % um 0,6 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 81,9 %). Die Durchschnittserlöse sanken um 2,4 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 4 % auf 2.360 Mio. EUR (Vorjahr: 2.268 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 5 %, Adjusted EBIT sinkt auf 76 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im Geschäftsjahr 2024 aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 5 % auf 2.457 Mio. EUR (Vorjahr: 2.346 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich gegenüber Vorjahr um 6 % auf 2.542 Mio. EUR (Vorjahr: 2.406 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen im Geschäftsjahr 2024 mit 2.467 Mio. EUR um 8 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.279 Mio. EUR). Der Materialaufwand stieg um 9 %, primär aufgrund gestiegener Aufwendungen für Technikleistungen (+28 %) und höherer Gebühren (+7 %). Die Personalaufwendungen lagen um 2 % über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines sank im Geschäftsjahr 2024 um 40 % auf 76 Mio. EUR (Vorjahr: 127 Mio. EUR). Dabei war die Ergebnisentwicklung auch durch die Auswirkungen der Streiks (35 Mio. EUR) und des Nahostkonflikts (41 Mio. EUR) belastet. Im zweiten Halbjahr 2024 konnte Austrian Airlines dagegen eine deutliche Ergebnisverbesserung gegenüber Vorjahr erzielen. Die Adjusted EBIT-Marge sank im Berichtsjahr um 2,3 Prozentpunkte auf 3,1 % (Vorjahr: 5,4 %). Das EBIT reduzierte sich um 43 % auf 73 Mio. EUR (Vorjahr: 127 Mio. EUR).



Brussels Airlines

T034 KENNZAHLEN BRUSSELS AIRLINES

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.544	1.537	0
Operative Erträge	Mio. €	1.623	1.604	1
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.564	1.551	1
Adjusted EBITDA	Mio. €	177	154	15
Adjusted EBIT	Mio. €	59	53	11
EBIT	Mio. €	84	53	58
Adjusted EBIT-Marge	%	3,8	3,4	0,4 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	3.573	3.394	5
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3.549	3.366	5
Flüge	Anzahl	61.564	62.786	-2
Fluggäste	Tsd.	8.360	8.317	1
Angebote Sitzkilometer	Mio.	18.332	18.118	1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	15.155	14.947	1
Sitzladefaktor	%	82,7	82,5	0,2 P.

Brussels Airlines ist die nationale Fluggesellschaft Belgiens. Von ihrem Drehkreuz in Brüssel bietet die Airline Flüge zu weltweiten Destinationen an, mit Schwerpunkt in der Region Subsahara-Afrika.

Brussels Airlines setzt Flottenmodernisierung und -erweiterung fort

Brussels Airlines hat ihre Flotte im Geschäftsjahr 2024 weiter modernisiert. Im Berichtsjahr hat die Airline drei weitere A320neo eingeflottet. Damit besteht die A320neo-Flotte inzwischen aus fünf Flugzeugen.

Infolge der Einflottung des zehnten Langstreckenflugzeugs vom Typ Airbus A330 nahm die Fluggesellschaft im Juni 2024 Nairobi in ihr Streckennetz in Subsahara-Afrika auf, wodurch sich die Gesamtzahl der Destinationen auf 18 erhöhte.

Darüber hinaus plant Brussels Airlines, ihre Langstreckenflotte in den kommenden Jahren durch drei weitere Airbus A330 auf insgesamt 13 Flugzeuge erheblich zu erweitern. Die zusätzliche Langstreckenkapazität wird die Airline primär zur Stärkung ihres Streckennetzes in Subsahara-Afrika nutzen. Ziel ist es, Brüssel zu einem europäischen Drehkreuz für Flüge von und nach Afrika auszubauen. Zudem plant die Airline, eine neue Kabinenausstattung einzuführen, um das Flugenerlebnis auf Langstreckenflügen weiter zu verbessern.

Am Ende des Berichtsjahres bestand die Flotte von Brussels Airlines insgesamt aus 46 Flugzeugen.

Verkehrsleistung liegt auf dem Niveau des Vorjahres

Mit einer Passagierzahl von 8,4 Mio. hat Brussels Airlines im Berichtsjahr 1 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 8,3 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 1 % ausgebaut; damit lag es bei 83 % des Vorkrisenniveaus

im Jahr 2019. Der Absatz stieg gegenüber Vorjahr ebenfalls um 1 %. Der Sitzladefaktor lag mit 82,7 % um 0,2 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 82,5 %). Die Durchschnittserlöse stiegen um 1,7 %. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 1 % auf 1.476 Mio. EUR (Vorjahr: 1.466 Mio. EUR).

Umsatz liegt auf Vorjahresniveau, Adjusted EBIT steigt auf Rekordniveau in Höhe von 59 Mio. EUR

Im Geschäftsjahr 2024 lagen die Umsatzerlöse von Brussels Airlines mit 1.544 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. (Vorjahr: 1.537 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich um 1 % auf 1.623 Mio. EUR (Vorjahr: 1.604 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen legten um 1 % auf 1.564 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.551 Mio. EUR). Dabei lag der Materialaufwand 2 % unter Vorjahr, primär aufgrund geringerer Aufwendungen für Treibstoff (-12 %). Die Personalaufwendungen lagen um 10 % über Vorjahr.

Brussels Airlines konnte unterstützt durch Sondereffekte im Geschäftsjahr 2024 erneut ein Rekordergebnis erzielen. Das Adjusted EBIT stieg um 11 % auf 59 Mio. EUR (Vorjahr: 53 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge stieg um 0,4 Prozentpunkte auf 3,8 % (Vorjahr: 3,4 %). Das EBIT lag mit 84 Mio. EUR um 58 % über Vorjahr (Vorjahr: 53 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Buchgewinnen durch den Abgang von drei Airbus A320neo im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen.



Eurowings

T035 KENNZAHLEN EUROWINGS

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.872	2.592	11
Operative Erträge	Mio. €	2.983	2.711	10
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.855	2.631	9
Adjusted EBITDA	Mio. €	333	339	-2
Adjusted EBIT	Mio. €	203	205	-1
EBIT	Mio. €	261	241	8
Adjusted EBIT-Marge	%	7,1	7,9	-0,8 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	5.301	4.793	11
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	5.224	4.702	11
Flüge	Anzahl	164.474	155.729	6
Fluggäste	Tsd.	22.796	20.798	10
Angebote Sitzkilometer	Mio.	36.184	32.121	13
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	30.682	27.005	14
Sitzladefaktor	%	84,8	84,1	0,7 P.

Eurowings ist die Value-Airline für den Punkt-zu-Punkt-Verkehr

Mit einer klaren Positionierung als Europas Value-Airline für Privat- und Geschäftsreisende setzt sich Eurowings deutlich vom Segment der Ultra-Low-Cost-Carrier ab. Sie ermöglicht ihren Gästen preiswertes Fliegen einschließlich innovativer und kundenfreundlicher Services. Mit ihrem Value-Konzept geht die Airline dabei auf die Kernbedürfnisse der Flugreisenden von heute ein, für die Flexibilität, Komfort und Nachhaltigkeit entscheidend sind.

Das Streckennetz von Eurowings ist fokussiert auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf der Kurz- und Mittelstrecke und trägt dem strukturell wachsenden Segment der Privatreisen Rechnung. Eurowings bietet Direktflüge zu mehr als 150 Zielen innerhalb Europas und darüber hinaus an. Mit einem attraktiven Streckennetz und 13 internationalen Basen – darunter Mallorca als Europas Ferieninsel Nummer eins – ist Eurowings eine der größten Ferienfluggesellschaften in Europa. Eurowings verfügt aktuell über eine Flotte von 100 Flugzeugen.

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

Neo-Flotte bei Eurowings komplettiert

Eurowings hat im Berichtsjahr einen A320neo sowie einen A321neo eingeflottet. Damit ist die Auslieferung aller bestellten A320/321neo-Flugzeuge an Eurowings abgeschlossen. Zur neo-Flotte von Eurowings gehören acht A320neo und fünf A321neo.

Eurowings baut Partnerschaften aus

Eurowings und SunExpress haben im Juli 2024 ein Interline-Abkommen für ausgewählte Strecken vereinbart. Davon profitieren Reisende aus Europa mit Ziel Türkei und umgekehrt von erweiterten Flugoptionen. Im Rahmen der Kooperation arbeiten beide Partner derzeit an einer Codeshare-Vereinbarung, die den gemeinsamen Kundinnen und Kunden weitere Vorteile bringen soll.

Im September 2024 hat Eurowings ein bilaterales Codeshare-Abkommen mit Aegean Airlines abgeschlossen. Ausgewählte Flüge der größten griechischen Fluggesellschaft sind nun auch unter Eurowings-Flugnummern buchbar. Ebenso werden Eurowings-Verbindungen unter Flugnummern von Aegean Airlines angeboten und über die jeweiligen Kanäle der Partner-Airline vertrieben. Kundinnen und Kunden beider Airlines profitieren so von einem wachsenden Angebot an Direktverbindungen in die gefragten touristischen Regionen Griechenlands und am Mittelmeer, wie etwa Heraklion, Thessaloniki und Athen. Geplant ist, das gemeinsame Streckenangebot sukzessive zu erweitern.

Eurowings weitet ihr BIZclass-Angebot aus

Eurowings erweitert das Angebot ihrer BIZclass und reagiert damit auf die deutlich gestiegene Nachfrage. Auf allen Eurowings-Flügen mit den Flugzeugtypen Airbus A319 und A320 sind künftig die ersten vier statt bisher drei Reihen für BIZclass-Reisende reserviert. Fluggäste, die den Premium-Tarif buchen, profitieren von Vorteilen wie einem Wunsch Sitzplatz, einem freien Mittelsitz, mehr Freigepäck sowie Catering à la carte und Lounge-Zugang.

Veranstaltermarke Eurowings Holidays wächst

Die Veranstaltermarke Eurowings Holidays ist im Berichtsjahr weiter gewachsen und vertreibt in der Spitze bereits mehr als 1.000 Pauschalreisen pro Tag. Im Rahmen ihrer Expansion kooperiert Eurowings Holidays mit DERTOUR Deutschland und schafft damit neue Angebote im stark wachsenden Segment dynamisch paketierter Reisen. Beide Partner können so gemeinsam attraktive Pauschalreise-Pakete zu beliebten Städte- und Urlaubszielen anbieten. Eurowings hat sich zum Ziel gesetzt, Eurowings Holidays ab 2025 als eigenständigen Veranstalter und mit Hilfe digitaler Innovationen unter den zehn größten Reiseveranstalter-Marken Deutschlands zu etablieren.

Eurowings ermöglicht Kauf von nachhaltigem Kerosin (SAF) an Bord

Als erste Airline weltweit führt Eurowings eine Kaufoption für nachhaltiges Kerosin während des Fluges ein. Mit dem Kauf des neuen Bio-Frucht-Smoothies „SAFt“ können Gäste die flugbezogenen CO₂-Emissionen einer durchschnittlichen Eurowings-Streckenlänge ausgleichen. Dabei setzt sich die Kompensation aus zwei Bestandteilen zusammen: Nachhaltige Flugtreibstoffe (SAF) reduzieren 10 % der flugbezogenen CO₂-Emissionen. Die verbleibenden 90 % werden durch den Beitrag zu einem Klimaprojekt-Portfolio mit den Partnern myclimate, Climate Partner und SQUAKE kompensiert.

Eurowings schließt Tarifverträge mit Gewerkschaften

Eurowings und die Gewerkschaft ver.di haben im Berichtsjahr einen neuen Vergütungstarifvertrag für das Bodenpersonal sowie einen Manteltarifvertrag für das Kabinenpersonal geschlossen. Für das Cockpitpersonal wurde ein Manteltarifvertrag mit der Vereinigung Cockpit geschlossen.

➔ **Mitarbeitende.**

Kapazität und Passagierzahlen steigen deutlich

Eurowings verzeichnete im Geschäftsjahr 2024 eine starke Nachfrage, insbesondere nach touristischen Flugreisen, und baute ihr Angebot entsprechend aus. Die Zahl der von Eurowings beförderten Passagiere wuchs im Berichtsjahr um 10 % auf 22,8 Mio. (Vorjahr: 20,8 Mio.). Das Angebot stieg um 13 %. Es lag damit bei 112 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Die Anzahl der Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 6 %, der Absatz legte um 14 % zu. Der Sitzladefaktor lag mit 84,8 % um 0,7 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 84,1 %). Die Durchschnittserlöse sanken um 1,9 %. Die Verkehrserlöse lagen mit 2.872 Mio. EUR um 11 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.580 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 11 %, Adjusted EBIT von 203 Mio. EUR erzielt

Die Umsatzerlöse von Eurowings stiegen im Berichtsjahr mengen- und preisbedingt um 11 % auf 2.872 Mio. EUR (Vorjahr: 2.592 Mio. EUR). Die operativen Erträge lagen mit 2.983 Mio. EUR um 10 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.711 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich um 9 % auf 2.855 Mio. EUR (Vorjahr: 2.631 Mio. EUR). Der Materialaufwand lag 5 % über Vorjahr, primär aufgrund mengen- und preisbedingt gestiegener Aufwendungen für Gebühren (+7 %), höherer externer Technikaufwendungen (+14 %) sowie Aufwendungen für Wet-Leases (+13 %). Die Personalaufwendungen stiegen infolge des Personalaufbaus im Zuge der Ausweitung des Flugprogramms um 17 %.

Das Adjusted EBIT von Eurowings lag mit 203 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 205 Mio. EUR). Es enthält das Beteiligungsergebnis der SunExpress in Höhe von 75 Mio. EUR (Vorjahr: 125 Mio. EUR). Dabei erzielte Eurowings eine deutliche Ergebnisverbesserung im zweiten Halbjahr 2024 gegenüber Vorjahr.

Die Adjusted EBIT-Marge sank im Berichtsjahr um 0,8 Prozentpunkte auf 7,1 % (Vorjahr: 7,9 %). Das EBIT stieg um 8 % auf 261 Mio. EUR (Vorjahr: 241 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Buchgewinnen durch den Abgang von acht Airbus A320/A321 im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen.



GESCHÄFTSFELD LOGISTIK

T036 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.263	2.977	10
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.054	2.775	10
Operative Erträge	Mio. €	3.356	3.090	9
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.147	2.933	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	449	401	12
Adjusted EBIT	Mio. €	251	219	15
EBIT	Mio. €	252	214	18
Adjusted EBIT-Marge	%	7,7	7,4	0,3 P.
Adjusted ROCE	%	8,2	7,3	0,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	149	191	-22
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.261	4.152	3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.223	4.122	2

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Cargo ist eine der führenden Frachtfluggesellschaften Europas

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Zum Geschäftsfeld Logistik zählen außerdem die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer-Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte time:matters-Gruppe, die auf maßgeschneiderte Lösungen für die E-Commerce-Branche spezialisierte Tochter heyworld und CB Customs Broker, der Spezialist für alle Bereiche rund um Zoll und Zollabwicklung. Darüber hinaus gehört die fünfzigprozentige Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic zum Geschäftsfeld. Lufthansa Cargo hält zudem Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften und kleineren, auf Digitalisierungsaspekten der Branche ausgerichteten Unternehmen.

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

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

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

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

Geschäftsverlauf

Lufthansa Cargo erweitert globales Netzwerk mit zusätzlichem Frachter

Im Juni 2024 hat Lufthansa Cargo neben Monterrey, Mexiko, auch Brüssel, Belgien, in das weltweite Frachternetzwerk aufgenommen. Damit bedient die Airline erstmals eine interkontinentale Strecke nicht nur aus Deutschland heraus. Zudem wurde das Netzwerk entlang globaler wirtschaftlicher Entwicklungen adaptiert und vor allem Richtung Asien gestärkt. Im Sommer wurden dabei Shenzhen und Zhengzhou in das Frachternetzwerk integriert. Damit unterstützt das Unternehmen wichtige Lieferketten von und nach China und bedient unter anderem die weiterhin starke Nachfrage nach E-Commerce-Transporten.

Seit Oktober 2024 verbindet Lufthansa Cargo zudem das erste Mal Asien direkt mit Nordamerika. Der Frachterumlauf führt von Frankfurt über Ho-Chi-Minh-Stadt nach Los Angeles und zurück nach Frankfurt. Damit profitieren Kunden von einer noch schnelleren Verbindung von Vietnam in die USA.

Auch das Netzwerk der A321F-Flotte wurde um das Drehkreuz München ergänzt. Mit den Drehkreuzen in Frankfurt, München, Wien und Brüssel kann Lufthansa Cargo ihr Frachternetzwerk flexibel entlang der Bedarfe ihrer Kunden steuern und bietet im Winterflugplan inklusive der vermarkteten Beiladekapazitäten innerhalb der Lufthansa Group bis zu 7.500 weltweite Flüge pro Woche zu über 350 Destinationen an.

Die Erweiterung des Netzwerks wurde auch durch die Einflottung der – inklusive der sechs für AeroLogic vermarkteten Frachter – 18. Boeing 777F im August 2024 ermöglicht. Damit setzt Lufthansa Cargo weiterhin auf den effizientesten Flugzeugtyp seiner Klasse. Weitere sieben Boeing 777-8F mit der kommenden Technologie sind bestellt und werden bis 2030 erwartet.

Investitionen in den Hub Frankfurt als Bekenntnis zum Wirtschaftsstandort

Im September 2024 hat Lufthansa Cargo die Weiterentwicklung ihres zentralen Frachtdrehkreuzes am Frankfurter Flughafen mit einem Investitionsvolumen von insgesamt knapp 600 Mio. EUR Gästen aus Politik und Wirtschaft, Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden sowie Projektpartnern vorgestellt. Die Frachtfluglinie setzt auf eine umfassende Modernisierung bis 2030, die das Lufthansa Cargo Center (LCC) zu Europas modernstem Luftfracht-Hub machen soll. Damit bekennt sich Lufthansa Cargo klar zum Wirtschaftsstandort Frankfurt.

Lufthansa Cargo setzt sich für die Digitalisierung der Luftfrachtbranche ein

Mit dem Engagement in der IATA-Initiative ONE Record hat Lufthansa Cargo einen weiteren wichtigen Meilenstein in der Digitalisierung der Luftfrachtbranche erreicht. Beteiligte der Luftfrachttransportkette können seit März 2024 ihre Sendungsinformationen über die Open-Source-Lösung ONE Record mit allen anderen Teilnehmern teilen und vom Shipment-Tracking ihrer Sendungen profitieren.

Im Berichtsjahr hat das Unternehmen darüber hinaus eine Reihe von Automatisierungsprojekten angestoßen, um den Kundenservice zu verbessern und die Effizienz zu steigern. Dazu gehören unter anderem die automatisierte Umbuchung von Sendungen und das automatisierte Erstellen und Versenden von schriftlichen Stellungnahmen bei Unregelmäßigkeiten während des Transports sowie KI-Assistenten in den Bereichen Sales und Handling.

Lufthansa Cargo treibt Nachhaltigkeitsmaßnahmen aktiv voran

Im Juli 2024 ist Lufthansa Cargo der Smart-Freight-Center-(SFC)-Community beigetreten und setzt sich damit weiterhin aktiv für die Reduzierung ihrer Treibhausgase im Luftverkehr

ebenso wie bei Bodenprozessen ein. Das SFC ist eine internationale Non-Profit-Organisation, die sich auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Güterverkehr konzentriert.

Im August 2024 wurde die fünfte Boeing 777F der Flotte mit der innovativen Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ ausgestattet. Diese verringert den Reibungswiderstand der Flugzeuge und reduziert so den Kerosinverbrauch und CO₂-Ausstoß.

Die kontinuierliche Überprüfung der Kraftstoffeffizienz mündet in der Implementierung weiterer Maßnahmen, wie etwa einer statistischen Methode zur Bereitstellung einer maßgeschneiderten Kraftstoffmenge. Dadurch konnte das Unternehmen im Jahr 2024 bereits bis zu 18.000 Tonnen CO₂ einsparen.

Lufthansa Cargo beteiligt sich zudem an einem branchenweiten Testprogramm zur Vorhersage von Gebieten, in denen es zur Bildung von klimawirksamen Kondensstreifen kommen kann. In insgesamt 100 untersuchten Linienflügen werden Gebiete mittels des neu entwickelten Prognose-Tools vorhergesagt, in denen sich langlebige Kondensstreifen bilden könnten, um diese Gebiete künftig zu meiden.

Veränderungen im Management von Lufthansa Cargo

Zum 31. Oktober 2024 wechselte Dietmar Focke, Chief Operating Officer von Lufthansa Cargo, zu Lufthansa Industry Solutions und ist seitdem dort als Managing Director tätig. Interimistisch übernehmen Ashwin Bhat, Vorstandsvorsitzender, und Frank Bauer, Vorstand Finanzen und Personal, das Ressort von Dietmar Focke.

Neuer Tarifvertrag für das Bodenpersonal geschlossen

Die Lufthansa Group und ver.di haben sich im März 2024 auf einen neuen Tarifvertrag für die Bodenbeschäftigten geeinigt, der auch die Mitarbeitenden von Lufthansa Cargo umfasst.

➤ **Mitarbeitende.**

Operative Entwicklung

Lufthansa Cargo verzeichnet positive Geschäftsentwicklung

Nach der Normalisierung der operativen Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 hat sich die Umsatz- und Ergebnissituation im Geschäftsfeld Logistik im Geschäftsjahr 2024 trotz des herausfordernden Marktumfelds in der Luftfracht und trotz Belastung durch die Streiks im ersten Quartal positiv entwickelt. Dabei hat sich im Laufe des Geschäftsjahres 2024 eine Trendwende abgezeichnet und Lufthansa Cargo konnte eine sehr starke Entwicklung im vierten Quartal verzeichnen. Die positive Entwicklung wurde durch die starke E-Commerce-Nachfrage gestützt, auf die Lufthansa Cargo mit Kapazitätsverlagerungen im Wesentlichen von Nordamerika nach China reagiert hat.

Im Geschäftsjahr 2024 lag das Angebot aufgrund der zusätzlichen Frachter-Kapazitäten sowie der Ausweitung des Passagierflugbetriebs und der damit verbundenen Erhöhung der Belly-Kapazitäten um 9 % über Vorjahr. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau im Jahr 2019 lag das Angebot bei 94 %. Der Absatz konnte im Vergleich zum Vorjahr um 14 % gesteigert werden. Der Nutzladefaktor stieg um 2,7 Prozentpunkte auf 61,9 % (Vorjahr: 59,2 %). Die Durchschnittserlöse gingen im Gesamtjahr in allen Verkehrsgebieten von Lufthansa Cargo zurück und lagen im Wesentlichen aufgrund geringerer Treibstoffzuschläge um 3,2 % unter Vorjahr – allerdings weiterhin signifikant über dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019. Im Vorjahr hatte noch eine hohe Nachfrage infolge von globalen Lieferkettenstörungen bei gleichzeitig eingeschränktem Angebot die Erlösentwicklung insbesondere im ersten Quartal maßgeblich unterstützt.



T037 LEISTUNGSDATEN UND OPERATIVE KENNZAHLEN LOGISTIK

		2024	2023	Veränderung in %
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	13.706	12.620	9
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.482	7.471	14
Nutzladefaktor	%	61,9	59,2	2,7 P.
Durchschnittserlöse	€-cent	36,0	37,2	-3,2 ¹⁾

¹⁾ Währungsbereinigte Veränderung: -2,0 %.

Die Verkehrserlöse stiegen trotz der niedrigeren Durchschnittserlöse um 10 % auf 3.054 Mio. EUR (Vorjahr: 2.775 Mio. EUR). Dabei konnten die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich in allen Verkehrsgebieten gesteigert werden, der deutlichste Anstieg entfiel dabei auf die Region Asien/Pazifik.

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 insbesondere im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik deutlich ausgebaut, der Absatz konnte in allen Verkehrsgebieten gesteigert werden, ebenso wie der Nutzladefaktor.

T038 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE LUFTHANSA CARGO

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	2024 Mio. €	Veränderung in %	2024 in Mio.	Veränderung in %	2024 in Mio.	Veränderung in %	2024 in %	Veränderung in %P.
Europa	231	5	727	-7	328	13	45,1	+8,0
Amerika	1.227	4	6.359	3	3.637	6	57,2	+1,9
Asien/Pazifik	1.354	19	5.603	22	3.917	22	69,9	+0,1
Nahost/Afrika	242	3	1.017	-2	600	11	59,0	+7,0
Gesamtverkehr	3.054	10	13.706	9	8.482	14	61,9	+2,7

Finanzielle Entwicklung**Umsatz steigt um 10 % gegenüber Vorjahr**

Im Geschäftsjahr 2024 legten die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Logistik um 10 % auf 3.263 Mio. EUR zu (Vorjahr: 2.977 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Anstieg war insbesondere die Entwicklung im E-Commerce-Geschäft, vor allem in der Region Asien/Pazifik. Die operativen Erträge erhöhten sich insgesamt um 9 % auf 3.356 Mio. EUR (Vorjahr: 3.090 Mio. EUR).

Aufwendungen stiegen um 7 %

Die operativen Aufwendungen lagen mit 3.147 Mio. EUR im Berichtsjahr um 7 % über Vorjahr (Vorjahr: 2.933 Mio. EUR).

T039 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

	2024 in Mio. €	2023 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2.241	2.063	9
davon Treibstoff	368	389	-5
davon Gebühren	361	302	20
davon Charteraufwand	1.232	1.100	12
davon Technikleistungen	131	116	13
Personalaufwand ¹⁾	443	419	6
Abschreibungen ²⁾	198	182	9
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	265	269	-1
Summe operative Aufwendungen	3.147	2.933	7

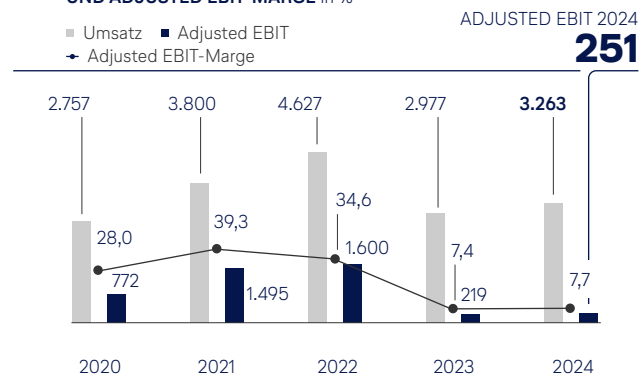
¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

G18 LOGISTIK:

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



Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 9 % auf 2.241 Mio. EUR (Vorjahr: 2.063 Mio. EUR). Dabei verminderten sich die Aufwendungen für Treibstoff im Wesentlichen preisbedingt um 5 % auf 368 Mio. EUR (Vorjahr: 389 Mio. EUR). Der Charteraufwand stieg hauptsächlich durch die gestiegenen Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften um 12 % auf 1.232 Mio. EUR (Vorjahr: 1.100 Mio. EUR).

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2024 um 6 % auf 443 Mio. EUR (Vorjahr: 419 Mio. EUR), primär bedingt durch Lohn- und Gehaltssteigerungen aufgrund von Tarifabschlüssen und Vergütungsrunden sowie einem Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl in Höhe von 2 %.

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber Vorjahr aufgrund der Erweiterung der Frachterflotte um 9 % auf 198 Mio. EUR (Vorjahr: 182 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen verminderten sich insbesondere aufgrund von geringeren Währungseffekten um 1 % auf 265 Mio. EUR (Vorjahr: 269 Mio. EUR).

Adjusted EBIT liegt bei 251 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT stieg im Geschäftsjahr 2024 um 15 % auf 251 Mio. EUR (Vorjahr: 219 Mio. EUR). Dabei entfielen 199 Mio. EUR allein auf das vierte Quartal 2024 (Vorjahr: 30 Mio. EUR). Damit stellt das vierte Quartal 2024 das beste vierte Quartal der Unternehmensgeschichte dar, mit Ausnahme der von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägten Jahre 2020 bis 2022. Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 0,3 Prozentpunkte auf 7,7 % (Vorjahr: 7,4 %).

Das EBIT lag mit 252 Mio. EUR um 18 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 214 Mio. EUR).

Segmentinvestitionen liegen 22 % unter Vorjahr

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik sind im Berichtsjahr um 22 % auf 149 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 191 Mio. EUR). Sie entfielen hauptsächlich auf den Zugang des 18. Frachtflugzeugs vom Typ Boeing 777F, während im Vorjahr geleistete Anzahlungen für zwei Boeing 777F enthalten waren.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt um 3 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende wuchs um 3 % auf 4.261 (Vorjahr: 4.152).

GESCHÄFTSFELD TECHNIK

T040 KENNZAHLEN TECHNIK

		2024	2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	7.441	6.547	14
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	2.405	2.158	11
Operative Erträge	Mio. €	7.918	7.028	13
Operative Aufwendungen	Mio. €	7.292	6.383	14
Adjusted EBITDA	Mio. €	790	785	1
Adjusted EBIT	Mio. €	635	628	1
EBIT	Mio. €	584	628	-7
Adjusted EBIT-Marge	%	8,5	9,6	-1,1 P.
Adjusted ROCE	%	10,9	12,0	-1,1 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	206	137	50
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	24.499	22.870	7
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	23.789	21.925	9
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	26	25	4

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. Das Unternehmen ist unterteilt in fünf Bereiche, davon drei klassische MRO-Bereiche (Engine Services, Aircraft Component Services, Aircraft Maintenance Services) und zwei Zukunftsfelder (Digital Fleet Services sowie Original Equipment & Special Aircraft Services).

Zur Lufthansa Technik-Gruppe gehören weltweit 33 Betriebe (Vorjahr: 30 Betriebe), die luftfahrttechnische Dienstleistungen anbieten. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 64 Gesellschaften beteiligt. Lufthansa Technik 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.

Lufthansa Technik ist weltweit für Wartung, Design und Produktion zertifiziert. Das Unternehmen besitzt umfangreiche Genehmigungen als Wartungsunternehmen – sowohl der EU-Behörden als auch der Behörden in mehr als 40 weiteren Ländern. Die Zulassungen als Design Organisation (DOA) erlauben es Lufthansa Technik, beispielsweise Änderungen oder Reparaturen an Flugzeugen durchzuführen, auch wenn das Unternehmen dafür keine Typenzertifikate innehat. Aufgrund von Zulassungen im Bereich Produktion kann Lufthansa Technik Komponenten für Flugzeuge herstellen, zum Beispiel auch Ersatzteile im Rahmen von Reparaturen.

Der MRO-Markt ist durch hohe Markteintrittsbarrieren gekennzeichnet. Diese ergeben sich aus dem erforderlichen technischen Know-how, da Luftsicherheit und Qualität oberste Priorität haben. Darüber hinaus sind sowohl behördliche Zertifizierungen als auch Lizenzen der Erstausrüster (OEMs) erforderlich. Hinzu kommen erhebliche Kapital- und Investitionsaufwendungen, um MRO-Leistungen erbringen zu können.

MRO-Bereiche mit klaren strategischen Rollen

Die fünf MRO-Bereiche der Lufthansa Technik haben klare strategische Rollen und realisieren Synergien.

Der Bereich Engine Services bietet weltweit umfangreiche triebwerkstechnische Dienstleistungen an. Die Produktpalette umfasst das gesamte Service-Spektrum für moderne Triebwerke wie Überholung, Reparatur, mobile Services und Auxiliary-Power-Unit-(APU)-Services nahezu aller Hersteller. Er trägt rund ein Drittel des Umsatzes der Lufthansa Technik bei und wird für die kommenden Jahre ein starker Wachstumstreiber sein, insbesondere durch die Wartung von Triebwerken der neuen Generation.

Der Bereich Aircraft Component Services trägt ebenfalls rund ein Drittel des Umsatzes bei und ist ein Integrator, der die Reparatur von unterschiedlichsten Komponenten von OEMs und Flugzeugherstellern in den Werkstätten der Lufthansa Technik bündelt. Das Produkt „Total Component Support“ (TCS) kombiniert den weltweit größten Komponentenpool mit integrierter Inhouse-Logistik und KI-gestützter Materialverwaltung in Echtzeit, um die Verfügbarkeit von Komponenten für alle Kunden zu maximieren.

Der Bereich Aircraft Maintenance Services ist führend im Bereich der standardisierten und effizienten Überholung von zivilen, kommerziell betriebenen Flugzeugen (Base Maintenance). Die Betreuung erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus und umfasst neben der Durchführung von komplexen Flugzeugmodifikationen auch mobile Services, die weltweit angeboten werden.

Der Bereich Digital Fleet Services entwickelt das „Digital Tech Ops Ecosystem“ und bietet Kunden digitale Produkte zur Durchführung und Optimierung des technischen Betriebs von Flugzeugen. Dabei spielen sowohl der Einsatz moderner Technologien wie künstlicher Intelligenz als auch die Verfügbarkeit des stetig wachsenden Datenpools eine zentrale Rolle. Der Bereich setzt auf flexible, cloudbasierte IT-Lösungen, die vorrangig im Rahmen von SaaS-Verträgen (Software as a Service) angeboten werden.

Der Bereich Original Equipment & Special Aircraft Services bedient ein breites Kundenspektrum, das VIP-Kunden, Flugzeughersteller und Regierungen umfasst. Dabei reicht das Leistungsspektrum von speziellen Ingenieurdienstleistungen bis zur Serienproduktion eigens entwickelter Produkte. Er stellt den Nukleus für das wachsende Defense-Geschäft der Lufthansa Technik dar.



Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

MRO-Leistungen werden stark nachgefragt

Lufthansa Technik verzeichnete im Berichtsjahr erneut einen positiven Geschäftsverlauf. Die starke Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer weiter gestiegenen Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten und Services von Lufthansa Technik, was sich wiederum positiv auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung auswirkte. Unverändert stellt die anhaltende Material- und Personalknappheit eine Belastung dar. Während die Materialknappheit im Wesentlichen durch die Lieferverzögerungen bei den Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten bedingt ist, resultiert die Personalknappheit aus den mehrjährigen Ausbildungs- und Qualifizierungsprogrammen im MRO-Bereich. Trotz dieser operativen Belastung und streikbedingter Arbeitsausfälle im ersten Quartal 2024 konnte Lufthansa Technik ihr sehr starkes Vorjahresergebnis erneut übertreffen und sowohl einen Umsatz als auch ein Adjusted EBIT auf Rekordniveau erzielen.

Lufthansa Technik arbeitet am Wachstumsprogramm Ambition 2030

Lufthansa Technik treibt ihr Wachstumsprogramm Ambition 2030 weiter voran. Das Programm hat zum Ziel, die weltweit führende Position von Lufthansa Technik in der technischen Betreuung von Flugzeugflotten auszubauen. Insbesondere im Triebwerksbereich wird eine dauerhaft erhöhte Nachfrage nach Reparatur- und Überholungsleistungen erwartet, da die Anzahl älterer Triebwerke im globalen Flugbetrieb aufgrund von Lieferverzögerungen bei den neu entwickelten Triebwerksmodellen hoch bleibt und die neuen Triebwerksmuster gleichzeitig eine höhere Wartungsintensität erfordern. Das Programm Ambition 2030 sieht deshalb für die kommenden Jahre umfassende Investitionen in den Ausbau des Kerngeschäfts, die Erweiterung von Standorten und der internationalen Präsenz, potenziell auch durch Unternehmenszukaufe, sowie den Ausbau digitaler Geschäftsmodelle vor. Der Umsatz soll dadurch bis 2030 auf über 10 Mrd. EUR und das Adjusted EBIT auf über 1 Mrd. EUR gesteigert werden.

Maßnahmen zur Profitabilitäts- und Cashflow-Steigerung werden initiiert

Trotz der weltweit führenden Stellung der Lufthansa Technik bleibt der Druck auf die operativen Margen durch Kosteninflation sowie Material- und Personalknappheit hoch. Zur Erreichung des Ambition-2030-Ziels einer Adjusted EBIT-Marge von über 10 % im Jahr 2030 verfolgt das Unternehmen klare strategische Initiativen. Diese bestehen aus Maßnahmen zur Optimierung der Materialkosten sowie der Entwicklung von neuen Reparaturverfahren und dem Einsatz von alternativen Ersatzteilen, der weiteren Optimierung des Lufthansa Technik Standorts und von Service-Portfolios, den digitalen Initiativen im Rahmen von „Digitize the Core“ und dem verstärkten Wachstum in einzelnen Bereichen wie zum Beispiel „Engine Parts Repair“ und „Mobile Engine Services“.

Gleichzeitig werden Maßnahmen zur Steigerung des Cashflows forciert. Diese bestehen aus einer weiteren Verbesserung der Turnaround Time (TAT) in den Werkstätten, dem Start von Operational-Excellence-Initiativen, der kommerziellen Verbesserung des Nettoumlaufvermögens (Net Working Capital), Verbesserungen im Produktionsnetzwerk (Make-or-Buy-Entscheidungen und Nutzung von Big Data) sowie einer Verbesserung der Effizienz des Komponentenpools (Einführung eines neuen KI-basierten Planungstools).

Zukunftsinvestitionen werden gestartet

Die für Ambition 2030 geplanten Investitionen liegen bis 2030 bei über 1,8 Mrd. EUR, die in allen drei Weltregionen, Americas, APAC (Asien/Pazifik) und EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika), getätigt werden.

Am Hauptsitz von Lufthansa Technik in Hamburg werden drei Neubauvorhaben realisiert, darunter zusätzliche Werkstattgebäude für die Bereiche Aircraft Component Services und Special Aircraft Services sowie eine Hydraulikwerkstatt, für die bereits das Richtfest erfolgte. Am Standort in Alzey erfolgte der Baubeginn eines neuen Lager- und Logistikzentrums für Flugzeugtriebwerke und deren Ersatzteile bei Lufthansa Technik AERO Alzey. Im Rahmen des Projekts „NewStar“, des Aufbaus

einer zusätzlichen Produktionsstätte für die Bereiche Engine Services und Aircraft Component Services, erfolgte die Unternehmensgründung in Portugal. Das zukünftige Werk zur Reparatur von Flugzeugkomponenten und Triebwerksteilen wird voraussichtlich Ende 2027 fertiggestellt und wird mit den neuesten Technologien der MRO-Branche ausgestattet sein, um die Reparaturkapazitäten der Lufthansa Technik in Europa nachhaltig zu steigern.

In der Region APAC soll die bestehende Base-Maintenance-Kapazität des Bereichs Aircraft Maintenance Services weiter gesteigert werden. Ebenso wird die MRO-Kapazität in der Region Americas ausgebaut. So erfolgte im Berichtsjahr die Gründung der kanadischen Lufthansa Technik Canada Inc., um zusätzliche Reparaturkapazitäten für den Bereich Engine Services im nordamerikanischen MRO-Markt zu schaffen, speziell bezogen auf Triebwerkstypen der neuen Generation. Weitere Reparaturkapazität für den Komponentenbereich wird am Standort der Lufthansa Technik Component Services LLC in Tulsa, USA, geschaffen.

Wachstum durch Unternehmenstransaktionen

Mit der Übernahme des Mehrheitsanteils an der ETP Thermal Dynamics LLC, Tulsa, USA, erhöhte Lufthansa Technik im Berichtsjahr ihre Kapazitäten im Bereich Wärmetauscher. Nach dieser ersten Akquisition seit 2016 werden weitere Unternehmenszukaufe zur Steigerung der MRO-Wertschöpfung und vertikalen Integration geprüft, insbesondere im nordamerikanischen Raum. Hierbei stehen Kompetenzen in der speziellen Komponentenreparatur im Fokus. Ebenso stellen Unternehmenstransaktionen ein Instrument zum Wachstum im Defense- und Digital-Geschäft dar.

Recruiting neuer Fachkräfte steht im Fokus

Der hohe Bedarf an qualifiziertem Fachpersonal hielt im Berichtsjahr sowohl in den operativen als auch in den administrativen Bereichen an. Lufthansa Technik begegnet diesem Bedarf mit unterschiedlichen nationalen und internationalen Recruitingmaßnahmen.



Der Fokus liegt zunehmend auf Zielgruppen, die bisher weniger stark im Zentrum standen: So setzt Lufthansa Technik verstärkt auf Einstellungen außerhalb Deutschlands. Mit dem bereits im vergangenen Jahr gestarteten Programm „Senior Experts“ werden außerdem gezielt Menschen im Rentenalter angesprochen. Mit dem Programm „women@LHT“ sollen die Vielfalt im Betriebsumfeld gestärkt und mehr Frauen für Lufthansa Technik begeistert werden. Ergänzend dazu bestehen strategische Kooperationen, beispielsweise mit Hochschulen. Lufthansa Technik arbeitet kontinuierlich daran, den Bewerbungs- und Onboarding-Prozess zu verbessern, und setzt unter anderem auf niedrigschwellige Bewerbungswege. Zusätzlich dienen Welcome-Events neuen Mitarbeitenden zur Orientierung während ihrer ersten Tage im Unternehmen. Auch Auszubildende und dual Studierende werden weiterhin in großem Umfang eingestellt. Allein an den deutschen Standorten starteten im Berichtsjahr mehr als 300 Nachwuchskräfte.

Vielzahl neuer Verträge und Flottenwachstum sichern Geschäft der Zukunft

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 betreute Lufthansa Technik rund 4.800 Flugzeuge im Rahmen von langfristigen Komponentenverträgen (4 % mehr als im Vorjahr). Der Anstieg wird sowohl vom Wachstum von bereits langfristig kontrahierten Flugzeugflotten als auch durch den Abschluss von Neuverträgen getrieben. Im Laufe des Berichtsjahres konnten 17 neue Kunden gewonnen und 936 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 7,5 Mrd. EUR, davon 0,8 Mrd. EUR mit Gesellschaften der Lufthansa Group, abgeschlossen werden. Das im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht gesunkene Neugeschäftsvolumen ist hierbei eine Folge der derzeit noch begrenzten Produktionskapazitäten von Lufthansa Technik, wodurch Neugeschäft bewusst nur in ausgewählten Bereichen akquiriert wird.

Mit mehreren Airlines wurden neue langfristige Verträge für die Komponentenversorgung unterzeichnet. So konnte beispielsweise eine exklusive Vereinbarung für die Versorgung von insgesamt 193 Flugzeugen aus der A320- und A330-

Familie mit der aufstrebenden Fluggesellschaft Vietjet aus Vietnam geschlossen werden. Lufthansa Technik übernimmt zudem die Komponentenversorgung der gesamten B777-Flotte von Air India. Mit diesem ersten langfristigen Vertrag legten beide Unternehmen den Grundstein für die zukünftige Zusammenarbeit in einem der derzeit größten Luftfahrt-Wachstumsmärkte der Welt.

Im Bereich der Triebwerkswartung konnten ebenfalls neue Verträge für verschiedene Triebwerksmuster vereinbart werden – etwa mit dem philippinischen Low-Cost-Carrier Cebu Pacific über die Instandhaltung einer bedeutenden Anzahl von CFM56-5B-Triebwerken der A320ceo-Flotte sowie mit LOT Polish Airlines über die Triebwerkswartung für die CFM56-7B-Triebwerke ihrer B737NG-Flotte.

Auch die Zusammenarbeit von Lufthansa Technik mit Boeing wurde ausgebaut. So wurde Lufthansa Technik zum ersten von Boeing lizenzierten Service Center für Kabinenmodifikationen an B787-Dreamliner-Flugzeugen ernannt. Betreiber, Lessoren und andere Unternehmen, die die Kabine ihrer B787 modifizieren lassen möchten, haben nun die Möglichkeit, dafür mit Lufthansa Technik zusammenzuarbeiten.

Digitalisierung schreitet voran

Im Kerngeschäft MRO treibt Lufthansa Technik die Digitalisierung und Produktmodularisierung unter der Initiative „Digitize the Core“ voran, um bis 2030 das Ambition 2030-Ziel eines vollständig digitalisierten MRO-Anbieters zu erreichen. Die operativen und digitalen Kompetenzen im technischen Betrieb von Flugzeugen führt Lufthansa Technik in ihrem „Digital Tech Ops Ecosystem“ zusammen. Dieses besteht aus AVIATAR als Plattform für datenbasierte Analytics Solutions, flydocs als Digital Records & Asset Solution und AMOS, einem Produkt der Swiss Aviation Software AG als Weltmarktführerin im Bereich Maintenance-&-Engineering-/MRO-Software.

Ende 2024 waren bereits die Daten von rund 4.400 Flugzeugen, und damit 33 % mehr als im Vorjahr, mit Serviceverträgen an die Plattform AVIATAR angebunden. Das digitale Angebot wurde

ebenfalls ausgebaut. So wurde beispielsweise die Anwendung „Engineering Analytics Suite“ innerhalb der AVIATAR „Reliability Solutions“ gestartet, mit der Kunden nun Live-Daten-Analysen zu Flottenleistungsindikatoren erstellen können.

Geschäft im Bereich „Defense“ wird ausgebaut

Neben MRO-Leistungen und digitalen Services für zivile und kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber treibt Lufthansa Technik den Ausbau des neuen Bereichs „Defense“ voran. Beispielsweise wurde im Berichtsjahr mit Lockheed Martin, einem globalen Technologieunternehmen für Luftfahrt und Verteidigung, eine Absichtserklärung zur Kooperation bei globalen Instandhaltungs- und Logistikdienstleistungen unterzeichnet.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Deutschen Luftwaffe konnte der Erstflug des Pegasus-Programms gefeiert werden. Lufthansa Technik führt hier die Systemintegration und Flugzeugzertifizierung für Deutschlands Signalaufklärungsflugzeug der nächsten Generation durch. Für die anstehende Einflottung des neuen Seefernaufklärers P-8A Poseidon hat Lufthansa Technik zudem mit der Qualifizierung des technischen Personals der Deutschen Marine begonnen. Die Flugzeuge der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung betreut Lufthansa Technik schon seit mehr als 60 Jahren. Im Berichtsjahr konnte mit der „Kurt Schumacher“ das finale Regierungsflugzeug vom Typ Airbus A350 an die Flugbereitschaft übergeben werden.

Oberflächentechnologie AeroSHARK sorgt für Einsparung von CO₂-Emissionen

Lufthansa Technik möchte mit Technologien zum nachhaltigeren Fliegen die Zukunft gestalten. Die gemeinsam mit BASF entwickelte treibstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ wurde im Berichtsjahr weiter ausgerollt. Ende 2024 waren 21 Flugzeuge vom Typ Boeing 777 beziehungsweise B777F mit „AeroSHARK“ ausgestattet. Die Nachfrage von konzernexternen Kunden stieg deutlich. So beschloss



LATAM im Berichtsjahr, vier weitere Flugzeuge mit der innovativen Folie auszustatten. Weitere Verträge wurden mit All Nippon Airways und EVA Air geschlossen.

Ein weiteres Produkt zur Ressourcenschonung ist die Triebwerkswaschlösung „Cyclean Engine Wash“ von Lufthansa Technik, die bereits an mehr als 60 Standorten weltweit verfügbar ist. Im Geschäftsjahr konnte dafür der wichtige Markt Indien erschlossen werden.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 14 %

Im Geschäftsjahr 2024 erhöhten sich die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik um 14 % auf 7.441 Mio. EUR (Vorjahr: 6.547 Mio. EUR). Dabei profitierte Lufthansa Technik vom Anstieg der Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen infolge der steigenden Zahl von Flugreisen.

Die Entwicklung wurde insbesondere von den MRO-Bereichen Engine Services und Aircraft Component Services getrieben. Hierbei konnten sowohl die konzerninternen als auch die -externen Erlöse gegenüber Vorjahr gesteigert werden. Die operativen Erträge stiegen um 13 % auf 7.918 Mio. EUR (Vorjahr: 7.028 Mio. EUR).

Aufwendungen wachsen gegenüber Vorjahr um 14 %

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich im Berichtsjahr proportional zu den Erlösen um 14 % auf 7.292 Mio. EUR (Vorjahr: 6.383 Mio. EUR).

Der Materialaufwand stieg mengen- und preisbedingt um 18 % auf 4.525 Mio. EUR (Vorjahr: 3.844 Mio. EUR). Ausschlaggebend hierfür waren zum einen die positive Geschäftsentwicklung, die einen Anstieg sowohl des Materialverbrauchs als auch der Fremdleistungen zur Folge hatte, und zum anderen auch deutliche Materialpreisanstiege aufgrund der Materialknappheit.

Der Personalaufwand lag mit 1.700 Mio. EUR um 9 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.559 Mio. EUR), primär bedingt durch den Anstieg der durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden sowie Tariferhöhungen und Gehaltssteigerungen.

Die planmäßigen Abschreibungen verblieben mit 155 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 157 Mio. EUR).

T041 AUFWENDUNGEN TECHNIK

	2024 in Mio. €	2023 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	4.525	3.844	18
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.610	2.188	19
davon Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.915	1.656	16
Personalaufwand ¹⁾	1.700	1.559	9
Abschreibungen ²⁾	155	157	-1
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	912	823	11
Summe operative Aufwendungen	7.292	6.383	14

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt mit 635 Mio. EUR erneut auf Rekordniveau

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im Berichtsjahr um 1 % auf 635 Mio. EUR (Vorjahr: 628 Mio. EUR) und lag damit erneut auf Rekordniveau. Die Adjusted EBIT-Marge ging um 1,1 Prozentpunkte auf 8,5 % zurück (Vorjahr: 9,6 %).

Das EBIT lag bei 584 Mio. EUR (Vorjahr: 628 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen auf Joint Ventures sowie Aufwendungen für Restrukturierungen.

Segmentinvestitionen steigen um 50 %

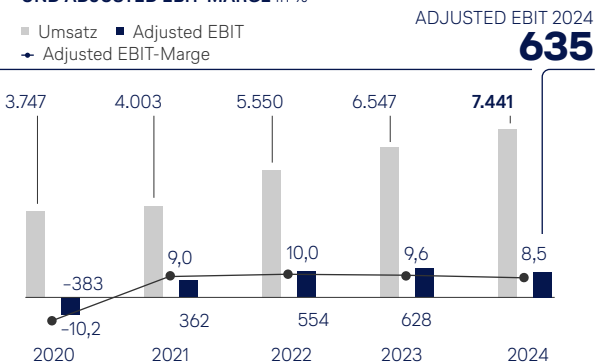
Die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik legten um 50 % auf 206 Mio. EUR (Vorjahr: 137 Mio. EUR) zu. Die Investitionen konzentrierten sich im Wesentlichen auf das Sachanlagevermögen und die Finanzanlagen. Bei den Sachanlagen entfielen sie insbesondere auf laufende Neubauvorhaben sowie auf technische Anlagen, Maschinen und Betriebsmittel für MRO-Leistungen verschiedener Flugzeug- und Triebwerksmuster der neuen Generation. Im Bereich der Finanzanlagen wurden Investitionen vor allem in verbundene (nicht konsolidierte) Unternehmen und Joint Ventures getätigt.

Anzahl der Mitarbeitenden wächst um 7 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende 2024 stieg gegenüber Vorjahr um 7 % auf 24.499 (Vorjahr: 22.870). Der Anstieg resultiert aus dem Personalaufbau infolge des größeren Geschäftsvolumens und erfolgte zu gleichen Teilen sowohl in Deutschland als auch außerhalb Deutschlands.

G19 TECHNIK:

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



Geschäftsfelder

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

T042 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		2024	2023	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	3.230	3.245	0
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.465	3.499	-1
Adjusted EBITDA	Mio. €	-69	-93	26
Adjusted EBIT	Mio. €	-173	-206	16
EBIT	Mio. €	-108	-252	57
Segmentinvestitionen	Mio. €	169	65	160
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	7.777	8.681	-10
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	8.326	8.411	-1

Zu den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zählen die Servicegesellschaften des Konzerns, vor allem Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group. Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH wurde im Juli 2024 verkauft.

Lufthansa Aviation Training profitiert von hohem Schulungsbedarf

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

Der Trainingsbedarf für Cockpit- und Kabinenbesetzungen ist bedingt durch die anhaltende Nachfrage nach Flugreisen und die geplanten Anschaffungen von neuen Flugzeugmustern insbesondere in der Lufthansa Group weiterhin hoch. Entsprechend konnte LAT ihr Trainingsvolumen und die Auslastung der Simulatoren für den Geschäftsbereich Pilot Training im Vergleich zum Vorjahr erneut steigern.

Im Sommer 2024 eröffnete LAT ein neues und innovatives Trainingszentrum in Brüssel mit einer Vielzahl an modernen Trainingsattrappen, auf denen Safety- und Service-Trainings nach neuesten Standards durchgeführt werden können. Ein Virtual-Reality-Trainingsbereich rundet die moderne Ausstattung des neuen Trainingszentrums in Brüssel ab.

Die von LAT betriebene Flugschule European Flight Academy (EFA) verzeichnete im Berichtsjahr weiter steigende Schülerzahlen.

Um die Nachhaltigkeit auch im Bereich Pilot School zu steigern, führte die LAT gemeinsam mit dem Flugzeughersteller Diamond im Jahr 2024 verschiedene Testflüge mit einer elektrischen Version der einmotorigen Schulungsmaschine DA-40 durch. Die Beteiligung an diesen Tests ermöglicht es der EFA, frühzeitig ein tiefes Verständnis für die Elektrotechnologie zu erlangen, und ebnet so den Weg, auch in Zukunft Schulungen nach modernsten Standards anzubieten.

Daneben baut die LAT auch ihr Geschäft abseits des klassischen Airline-Trainings weiter aus, sowohl mit Simulatoren für Hubschrauber und Business Aviation Jets als auch im Bereich Raumfahrt-Training.

Das Adjusted EBIT der LAT lag im Geschäftsjahr 2024 bei 21 Mio. EUR (Vorjahr: 16 Mio. EUR).

Lufthansa Systems beweist kontinuierliche Stärke in einem dynamischen Umfeld

Im Geschäftsjahr 2024 hat Lufthansa Systems ihre erfolgreiche Entwicklung als führender Anbieter von IT-Lösungen für die Airline-Branche fortgesetzt.

Die IT-Lösungen von Lufthansa Systems sind und bleiben ein entscheidender Erfolgsfaktor für die rund 350 Kunden, die sich zunehmend auf digitale Transformation und Effizienzsteigerung konzentrieren. Durch gezielte Investitionen in Innovation, Datenanalytik und Automatisierung konnte Lufthansa Systems nicht nur die Bedürfnisse bestehender Kunden erfüllen, sondern auch neue Partnerschaften in strategischen Märkten etablieren.

Innerhalb der Lufthansa Group wurde das Geschäft im dritten Jahr in Folge stark ausgebaut und somit ein wichtiger Beitrag zur Digitalisierung der Lufthansa Group geleistet. Insbesondere das Geschäft im Bereich digitaler Lösungen und Services wurde signifikant erweitert.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielte die Lufthansa Systems im Berichtsjahr ein Adjusted EBIT in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR).

Verkauf von AirPlus vollzogen

Die Lufthansa Group hat am 31. Juli 2024 den Verkauf der AirPlus International GmbH (ehemals Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH) abgeschlossen. AirPlus ist ein führender internationaler Anbieter im globalen Markt für Zahlungs- und Abrechnungsdienstleistungen.



Geschäftsfelder

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Mit dem Vollzug der Transaktion wechselte AirPlus mit sämtlichen internationalen Tochtergesellschaften und Niederlassungen von der Lufthansa Group zur SEB Kort Bank AB mit Sitz in Stockholm, nachdem der Verkauf im Juni 2023 vertraglich vereinbart worden war. Der Kaufpreis betrug rund 450 Mio. EUR.

Der Verkauf des Zahlungsexperten ist Teil der Strategie der Lufthansa Group, sich noch stärker auf das Kerngeschäft zu konzentrieren.

Das Adjusted EBIT von AirPlus lag im Berichtsjahr bei -34 Mio. EUR (Vorjahr: -56 Mio. EUR). Das Abgangsergebnis im Rahmen des Verkaufs belief sich auf 92 Mio. EUR.

Ergebnis der Konzernfunktionen liegt unter Vorjahresniveau

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

Die operativen Erträge der Konzernfunktionen sanken im Berichtsjahr insbesondere aufgrund geringer Kursgewinne um 9 % auf 1.581 Mio. EUR (Vorjahr: 1.745 Mio. EUR). Die operativen Aufwendungen lagen vor allem aufgrund gesunkener Kursverluste sowie geringerer variabler Gehaltsbestandteile im Personalaufwand mit 1.831 Mio. EUR um 6 % unter Vorjahr (Vorjahr: 1.958 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag mit -250 Mio. EUR um 17 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: -213 Mio. EUR).

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen liegt über Vorjahr

Die operativen Erträge der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen lagen im Geschäftsjahr 2024 mit 3.230 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. (Vorjahr: 3.245 Mio. EUR).

Auch die operativen Aufwendungen lagen mit 3.465 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 3.499 Mio. EUR).

Das Adjusted EBIT stieg im Berichtsjahr um 16 % auf -173 Mio. EUR (Vorjahr: -206 Mio. EUR) insbesondere aufgrund verbesserter Ergebnisbeiträge der Servicegesellschaften in den Bereichen allgemeine Administration und IT-Innovationen, unterstützt vom Wegfall der negativen Ergebnisbeiträge bei AirPlus durch den Verkauf im Juli 2024. Das EBIT betrug -108 Mio. EUR (Vorjahr: -252 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus dem Abgangsgewinn beim Verkauf der AirPlus-Gesellschaften.



CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

- Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert.
- Risiken werden frühzeitig identifiziert, proaktiv gesteuert und überwacht.
- Chancen werden gezielt genutzt.
- Fortgesetzte Erholung der Nachfrage nach Flugreisen und weitere Stärkung der Bilanz wirken sich risikomindernd aus.
- Geopolitische Konflikte, Ressourcen- und Lieferengpässe sowie konjunkturelle Entwicklungen führen zur Zunahme bestimmter Risiken.
- Vorstand sieht den Fortbestand der Lufthansa Group aufgrund Maßnahmen zur Risikoverringering und bilanzieller Stärke weiterhin nicht gefährdet.

CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT

Chancenmanagementprozess

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

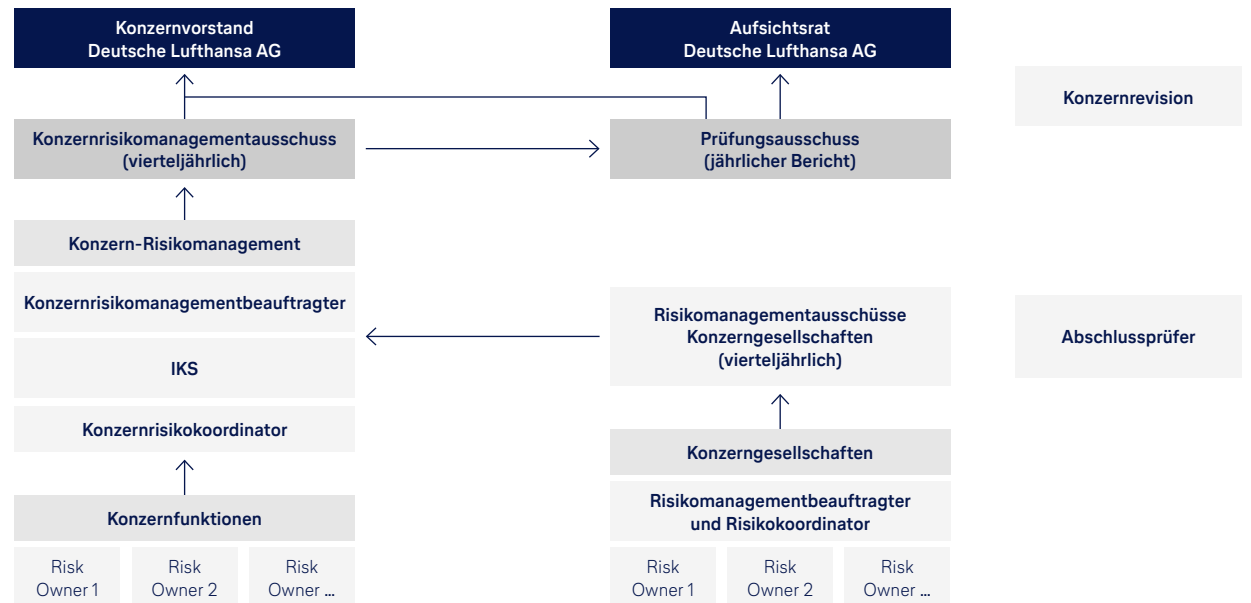
Mitarbeitende und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen durch kontinuierliche Marktbeobachtungen und im Rahmen der laufenden Überprüfung bestehender Produkte und Prozesse. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. In Szenario-Analysen und fundierten

Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden Chancen genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt. Die Steuerung erfolgt durch etablierte Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte. Chancen mit konzernweiter Relevanz fließen in die Konzernstrategie ein. ➤ **Konzernstrategie.** Darüber hinaus identifizieren die einzelnen Geschäftsfelder individuelle Chancen und verfolgen deren Umsetzung. ➤ **Geschäftsfelder.**

Ziele und Strategie des Risikomanagementsystems

Das Risikomanagement der Lufthansa Group verfolgt das Ziel, wesentliche Risiken vollständig zu identifizieren, transparent und vergleichbar darzustellen, zu bewerten und zu steuern. Risk Owner sind verpflichtet, Risiken proaktiv zu überwachen

G20 RISIKOMANAGEMENT BEI DER LUFTHANSA GROUP



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 Risikomanagementsystems

In den Betrachtungsbereich des Risikomanagementsystems werden neben allen Passagierfluggesellschaften der Lufthansa Group auch die Geschäftsfelder Logistik und Technik sowie die Gesellschaften Lufthansa Aviation Training, Miles & More, Lufthansa Global Business Services, die IT-Gesellschaften sowie die Delvag-Gruppe einbezogen. Die Gesellschaft AirPlus International GmbH gehört aufgrund der Veräußerung nicht mehr zur Lufthansa Group.

Die Beteiligten werden in der Abbildung [↗ G20 Risikomanagement bei der Lufthansa Group](#) dargestellt.

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

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

Die fachliche Zuständigkeit für das konzernweit einheitliche Risikomanagementsystem liegt im Bereich Corporate Controlling. Der verantwortliche Bereichsleiter berichtet direkt an den Finanzvorstand. Das Konzern-Risikomanagement ist für die Implementierung einheitlich geltender Standards, Methoden, die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des

Risikomanagementprozesses sowie für das gesamte Risikomanagementberichtswesen der Lufthansa Group verantwortlich.

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

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

Die interne Revision führt unternehmensinterne, unabhängige Systemüberprüfungen mit Fokus auf Angemessenheit und Wirksamkeit des praktizierten Risikomanagementsystems der Lufthansa Group durch.

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen vom Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2024 kam zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG erfüllt werden.

Ablauf des Risikomanagementprozesses

Der geschlossene, kontinuierliche und IT-gestützte Risikomanagementprozess beginnt mit der Identifikation aktuell und

zukünftig bestehender Risiken aus allen wesentlichen internen und externen Bereichen. Als Risiken definiert die Lufthansa Group mögliche 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.

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

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

Bewertungssystematik im Risikomanagementprozess

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach einheitlichen Bewertungsprinzipien. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich auf Netto-



basis, 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 Bündelung gleichartiger Einzelrisiken zu einem konsolidierten 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 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 Informationsslage 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 Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group beziehungsweise der jeweiligen Gesellschaft hinweisen. Die Einstufungen sind der Abbildung **G21 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 Adjusted EBIT angegeben. Dieser bezieht sich

G21 LUFTHANSA RISIKOBEWERTUNG FÜR QUALITATIVE UND QUANTITATIVE RISIKEN

■ A-Risiko ■ B-Risiko ■ C-Risiko ■ D-Risiko

Ausprägungsform/ Eintrittswahrscheinlichkeit

sehr hoch/ ≥ 50 %					
hoch/ ≥ 30 < 50 %					
mittel/ ≥ 20 < 30 %					
gering/ ≥ 10 < 20 %					
sehr gering/ ≥ 2 < 10 %					
	unwesentlich/ ≥ 32,5 < 65	niedrig/ ≥ 65 < 162,5	moderat/ ≥ 162,5 < 325	wesentlich/ ≥ 325 < 650	kritisch/ ≥ 650
	Bedeutungsgrad/ Schadensausmaß in Mio. €				

je nach Art des Risikos auf selten eintretende Eventrisiken, zum Beispiel einen IT-Ausfall durch einen Cyber-Angriff, oder auf Risiken aus Abweichungen hinsichtlich der geplanten Geschäftsentwicklung, zum Beispiel aufgrund der Treibstoffpreisvolatilität. Quantitative Risiken bilden damit die Grundlage für die übergreifende Verifizierung potenzieller Plan- und Prognoseabweichungen. Die Schwellenwerte für die Einordnung des monetären Adjusted-EBIT-Effekts werden für die Lufthansa Group wie auch für die Konzerngesellschaften nach einheitlichen Kriterien zentral ermittelt und jährlich validiert.

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. **G21 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken.**

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

Darstellung der Risikotragfähigkeit

Das Risikomanagement der Lufthansa Group beinhaltet ein Konzept zur Risikotragfähigkeitsermittlung. In diesem wird eine Risikotragfähigkeitskennzahl auf Basis der Liquidität den aggregierten Top-Risiken pro Quartal 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 im Bewertungsmodell berücksichtigt und in der Aggregation bewertet. Diese Darstellung ist Bestandteil der quartalsweisen Berichterstattung an den Vorstand. Dieses Vorgehen orientiert sich an den IDW 304 n.F.

Berücksichtigung der European Sustainability Reporting Standards im Risikomanagement

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2024 ihre Nachhaltigkeitsberichterstattung auf die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk umgestellt. Mit dem Übergang der Berichterstattung vom GRI-Standard (Global Reporting Initiative) zu den ESRS erfüllt die Lufthansa Group die gestiegenen regulatorischen Anforderungen und hält die neuen europäischen Standards ein. Das ESRS-Rahmenwerk verlangt detaillierte Angaben darüber, wie Unternehmen mit nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen umgehen. Mit der Übernahme dieser Standards unterstreicht die



Lufthansa Group ihr Engagement für eine nachhaltige Entwicklung und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung. Die Anpassung verbessert die Bewertung nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen innerhalb des Geschäftsbetriebs und gewährleistet einen umfassenderen und vorausschauenden Ansatz für das Risikomanagement sowie eine transparente Kommunikation mit den Stakeholdern. Einzelheiten zur Wesentlichkeitsbewertung finden sich in der [Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung](#).

Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagementprozesses

Der Risikomanagementprozess der Lufthansa Group wird durch ein Internes Kontrollsystem (IKS) überwacht. Hierbei wird die Wirksamkeit der Kontrollmaßnahmen wesentlicher Risiken im Rahmen des IKS der Lufthansa Group systematisch überprüft. Die Auswahl der relevanten Risiken erfolgt jährlich. Die Prüfung beinhaltet die Bewertung des Aufbaus und der Funktionsfähigkeit. 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

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 durch kontinuierliche Marktbeobachtungen und im Rahmen der laufenden Überprüfung bestehender Produkte und Prozesse. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. In Szenario-Analysen und fundierten Wirt-

schaftlichkeitsbetrachtungen werden Chancen genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt. Die Steuerung erfolgt durch etablierte Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte. Chancen mit konzernweiter Relevanz fließen in die Konzernstrategie ein. [Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung](#). Darüber hinaus identifizieren die einzelnen Geschäftsfelder individuelle Chancen und verfolgen deren Umsetzung.

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2025 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [Prognosebericht](#) entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsatzerlöse und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesen Fällen die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group auch von positiven Entwicklungen außerhalb der eigenen Heimatmärkte profitieren.

Chancen, die über den konkreten planerischen Ansatz der Lufthansa Group für die kommenden Jahre hinausgehen, könnten sich insbesondere aus der Beendigung der kriegerischen Auseinandersetzungen in der Ukraine und im Nahen Osten ergeben. Die sich daraus voraussichtlich ergebende Aufhebung von Beschränkungen im internationalen Luftverkehr könnten sich positiv auf die Kosten- und Wettbewerbssituation der Lufthansa Group auswirken.

Anhaltende Konjunkturstützungsmaßnahmen und Senkung der Leitzinsen in den wichtigsten Volkswirtschaften der Welt, die schneller durchgeführt wird als erwartet, könnten darüber hinaus zu einer weiteren Belebung der Nachfrage und somit zu höheren Erlösen für die Lufthansa Group führen.

Branchenspezifische Chancen

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Die Lufthansa Group geht in ihren Prognosen analog zur Erwartung der International Air Transport Association (IATA) davon aus, dass die Airline-Branche in den kommenden Jahren trotz globaler Herausforderungen wie anhaltender Ressourcenengpässe und geopolitischer Unsicherheiten insgesamt weiter wachsen wird. Aus einer Entwicklung auf den Beschaffungsmärkten, die besser als prognostiziert verläuft, sowie aus einer stärkeren Nachfrageentwicklung insbesondere nach Geschäftsreisen können zusätzliche Chancen für das Unternehmen erwachsen und zu einer Ergebnisverbesserung führen. Voraussetzung dafür sind stabile politische Verhältnisse sowie eine an der Nachfrageentwicklung ausgerichtete Kapazitätsentwicklung im Gesamtmarkt.

Marktkonsolidierung

Der Konsolidierungstrend im fragmentierten europäischen Airline-Sektor wird sich aller Voraussicht nach weiter fortsetzen.

Die Lufthansa Group ist weiterhin bestrebt und in der Lage, die Marktkonsolidierung aktiv voranzutreiben und sich ergebende Möglichkeiten wahrzunehmen, um ihre Marktrelevanz zu steigern.

Technische Innovationen

Die gesamte Luftfahrtindustrie ist auf die Entwicklungen und Innovationen insbesondere von Flugzeug- und Triebwerksherstellern sowie Technologiepartnern angewiesen. Bedingt durch stärker in den Fokus rückende Klimaschutzaspekte und verschärfte Klimaschutzregularien könnte sich die Entwicklung emissionsärmerer beziehungsweise emissionsvermeidender Technologien beschleunigen und diese könnten früher zur Marktreife gelangen.



Unternehmensspezifische Chancen

Initiativen zur Effizienzsteigerung und zur Förderung der unternehmensweiten Zusammenarbeit

Die aktuelle Marktentwicklung sowie gestiegene Kosten erfordern eine wirtschaftliche Neuausrichtung insbesondere von Lufthansa Airlines. Hierzu hat Lufthansa Airlines ein Turnaround-Programm initiiert. Durch Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, verbunden mit Investitionen in die Kundenzufriedenheit, eröffnet dieses Programm die Chance, dauerhaft angemessene Gewinne erwirtschaften zu können. Weitere konzernweite Effizienz- und Ergebnisverbesserungsprogramme werden unter einem zentralen Dachprojekt vereint.

Zusätzliche Chancen bestehen für die Lufthansa Group darin, dass die implementierten Maßnahmen erfolgreicher als geplant verlaufen und zusätzliche Maßnahmen mit positivem Ergebniseffekt identifiziert und umgesetzt werden. In beiden Fällen könnte sich das Konzernergebnis insgesamt besser als prognostiziert entwickeln. ➔ **Risiko der Nichterreichung der Kostensenkungsziele.**

Darüber hinaus fördert die Lufthansa Group mit einer unternehmensweiten Kulturinitiative die hierarchie- und gesellschaftsübergreifende Zusammenarbeit, um künftig effizienter und flexibler agieren zu können.

Flottenmodernisierung

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

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

Partnerschaften und Kooperationen

Zur Stärkung der Marktpräsenz in wichtigen Verkehrsgebieten sind Kooperationen mit anderen Airlines wichtig. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures der Lufthansa Group weiterentwickelt sowie der Ausbau von Partnerschaften in allen wichtigen Märkten angestrebt.

Die in wirtschaftlich starken Regionen beheimateten Airlines der Lufthansa Group sind für andere Airlines und Intermodalpartner wie beispielsweise Eisenbahngesellschaften innerhalb und außerhalb Europas als Partner interessant. Die Anbindung zusätzlicher Märkte im Rahmen bestehender und neuer Kooperationen bietet dem Unternehmen die Chance, zusätzliche Kundinnen und Kunden zu erreichen und Erlöse zu generieren.

Entwicklung individueller Produkte und Services

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

Innovationen und Digitalisierung

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

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsaspekte spielen eine zunehmend wichtige Rolle für die Lufthansa Group. So arbeitet die Lufthansa Group kontinuierlich daran, ihre ökologische Effizienz zu verbessern. Durch branchenübergreifende Technologie-

kooperationen wie zum Beispiel im Bereich der nachhaltigen Flugkraftstoffe ergeben sich für die Lufthansa Group Chancen, frühzeitig von neuen Technologien zu profitieren. Durch das besondere Engagement der Lufthansa Group im Bereich Nachhaltigkeit, das auch durch ein überdurchschnittliches Abschneiden in den wichtigsten CSR-Ratings bestätigt wird, ergeben sich für das Unternehmen zusätzliche Chancen in mehreren Bereichen, da Nachhaltigkeitsaspekte sowohl für Kundinnen und Kunden als auch am Kapitalmarkt eine zunehmend wichtige Rolle spielen. So könnte die zunehmende Relevanz von Nachhaltigkeit dazu führen, dass die Lufthansa Group im Vergleich zu weniger engagierten Unternehmen günstigere Finanzierungsbedingungen realisieren kann.

Auf der Kundenseite ergeben sich zusätzliche Chancen, da nachhaltigkeitsorientierte Kundinnen und Kunden die Lufthansa Group anderen Wettbewerbern aufgrund ihres Nachhaltigkeitsengagements und der Möglichkeit der CO₂-Kompensation vorziehen könnten. Die Bedienung der Nachfrage nach zertifizierter Kompensation spielt vor allem im Segment der Geschäftsreisenden und in der Luftfracht eine zunehmend wichtige Rolle. Hier bietet die Vorreiterrolle der Lufthansa Group besondere Chancen.

Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die internationale Luftfahrtbranche und damit auch die Lufthansa Group unverändert stark. Chancen aus der Verbesserung regulatorischer Rahmenbedingungen könnten sich für die Airlines der Lufthansa Group aus einer beschleunigten Umsetzung des „Single European Sky“-Projekts zur Harmonisierung der europäischen Flugsicherung ergeben. Neben einer möglichen Reduktion der Flugsicherungskosten kann die Umsetzung des Projekts zu deutlich kürzeren Flugrouten innerhalb Europas und damit zu Einsparungen bei Treibstoffverbrauch und Emissionen führen. ➔ **Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren.**



Auch eine wettbewerbsneutralere nationale und EU-Gesetzgebung könnte sich durch die Verringerung von Wettbewerbsnachteilen für die Airlines der Lufthansa Group gegenüber außereuropäischen Fluggesellschaften positiv auf die zukünftige Entwicklung auswirken.

Schließlich könnte eine umfangreichere staatliche Förderung 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 eine Verbesserung des Bonitätsratings die Aufwände verringern, die Erträge erhöhen, die Verbindlichkeiten reduzieren und die Finanzierungskonditionen verbessern.

Da die Entwicklung der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen auch wesentliche Risiken gemäß dem Risikomanagementsystem der Lufthansa Group darstellen, finden sich die Erläuterungen hierzu im Kapitel [↗ Finanzwirtschaftliche Risiken](#).

RISIKEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

In der nachfolgenden 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.

T043 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP¹⁾

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr
Quantitative Risiken			
↗ Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→
↗ Erlösrisiken	kritisch	sehr hoch	→
↗ Risiko der Nichterreichung der Kosteneinsparungsziele	kritisch	sehr hoch	→
↗ Personalrisiken²⁾	kritisch	hoch	↑
↗ Cyber- und IT-Risiken	kritisch	mittel	↓
↗ Verstöße gegen Compliance-Anforderungen und Datenschutzvorschriften	kritisch	mittel	→
↗ Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb (inkl. Reputation)	wesentlich	sehr hoch	→
↗ Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	→
↗ Emissionshandelsrisiko	moderat	sehr hoch	↑
↗ Zusatzzölle auf Flugzeugimporte	moderat	hoch	neu
Qualitative Risiken			
↗ Krisen, Krieg, politische Unruhen, Terroranschlag oder Naturkatastrophen³⁾	kritisch	hoch	→
↗ Pandemische Erkrankungen	kritisch	mittel	→
↗ Flugbetriebsrisiken (mit Risiken der Informationssicherheit)	kritisch	gering	→
↗ Regulative Risiken, die aus dem Klimawandel resultieren	wesentlich	sehr hoch	→
↗ Risiken im Geschäftsfeld Lufthansa Technik⁴⁾	wesentlich	sehr hoch	↓
↗ Personalrisiken²⁾	wesentlich	hoch	→
↗ Lieferantenrisiko	wesentlich	hoch	→
↗ Strategische Flottendimensionierung	wesentlich	hoch	→
↗ Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	→

¹⁾ Im Vergleich zum Jahr 2023 zählt das Risiko durch Materialprobleme in Pratt-&-Whitney-Triebwerken der Airbus-A320neo-Flotte nicht mehr zu den Top-Risiken, da deren Bedeutungsgrad nicht mehr als kritisch oder wesentlich bewertet wurde.

²⁾ Unterschiedliche Treiber führen zur Bewertung als quantitatives und qualitatives Risiko.

³⁾ Das Risiko „Krisen, Krieg, politische Unruhen, Terroranschlag oder Naturkatastrophen“ wurde von quantitativ in qualitativ geändert.

⁴⁾ Risikobewertung auf Geschäftsfeldenebene.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2025 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im **Prognosebericht** entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft schlechter als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich negativ beeinflussen.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere aus dem weiteren Verlauf des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, dem Nahostkonflikt, der möglichen weltweiten Ausweitung protektionistischer Maßnahmen, einer Erhöhung der Inflation sowie dem Energiewandel hin zu erneuerbaren Energien und den damit verbundenen staatlichen Auflagen.

Krisen, Kriege, politische Unruhen und Naturkatastrophen

Die unter anderem von dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und dem Nahostkonflikt geprägte Sicherheitslage, das latente Risiko terroristischer Angriffe auf den Luftverkehr sowie Sabotage gegen Luftverkehrsinfrastruktur können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten und die Sicherheit von Flugbetrieb, Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden sowie Vermögenswerte der Lufthansa Group haben.

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

Zur Risikoanalyse, -überwachung und -steuerung betreibt die Lufthansa Group ein ganzheitliches Monitoring der weltweiten Sicherheitslage und aktueller Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Lufthansa Group haben können. Dies beinhaltet ebenfalls Naturereignisse, die hohe Anforderungen an unsere Mitarbeitenden und die Organisation des Flugbetriebs stellen können. Die Lufthansa Group erstellt fortlaufend umfassende Sicherheitsanalysen und entwickelt diese stetig weiter, um Entwicklungen bereits im Vorfeld einzuschätzen und Präventivszenarien für den Fall etwaiger Beeinträchtigungen zu entwerfen. Hierbei kann auf ein umfangreiches Netzwerk aus nationalen und internationalen Sicherheitsbehörden und von auf Sicherheit spezialisierten Beratungsunternehmen zurückgegriffen werden. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen richten sich dabei nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen eines Schadensereignisses.

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

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

Der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund seiner hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen. Zudem besteht ein aufgrund geopolitischer Entwicklungen steigendes Risiko von Sabotageakten im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Kritische Infrastruktur (KRITIS) durch staatlich gesteuerte oder unterstützte Akteure. Militärisch ausgetragene Konflikte zwischen Staaten stellen ein hohes Risiko dar, insbesondere wenn diese kurzfristig und außerhalb klar umrissener Grenzen stattfinden. Aufgrund der Bedrohung durch Flugabwehrsysteme sowie steigende Militäraktivitäten erfordern Flüge über Krisengebiete weiterhin umfassende Maßnahmen zur Risikobewertung und -steuerung. Die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen steigen stetig angesichts des politischen Umfelds und fortlaufend neuer technischer Entwicklungen. In diesem Kontext sind die verstärkte Verfügbarkeit und Nutzung von unbemannten und zum Teil bewaffneten Luftfahrtsystemen (Drohnen) sowie die sich daraus ergebenden vielfältigen Herausforderungen besonders hervorzuheben. Zunehmende Sicherheitsauflagen infolge erhöhter Gefährdungen, aber auch Verschärfungen der weltweiten Einreisebestimmungen für Passagiere können zu weiteren Einschränkungen im internationalen Luftverkehr und damit zu Belastungen der Luftverkehrswirtschaft führen.

Für die Bewertung sicherheitsrelevanter Ereignisse im Kontext regionaler Rahmenbedingungen wird ein Qualitätsmanagementsystem genutzt, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länder Risiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group zu gewährleisten. Falls notwendig, werden Defizite durch Zusatzmaßnahmen kompensiert, die alle relevanten Funktionsbereiche betreffen können. Zudem werden die Art der Wahrnehmung Deutschlands beziehungsweise der Schweiz, Österreichs, Belgiens oder der EU in bestimmten Regionen



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

Pandemien und Epidemien

Das Risiko von Pandemien und Epidemien steigt unter anderem aufgrund von zunehmender Urbanisierung, dem Klimawandel und Migrationsbewegungen an. Durch epidemische, pandemische oder sonstige Ausbreitungsmuster wie Bioterrorismus drohen hohe Krankheitsraten in verschiedenen Ländern, Regionen oder Kontinenten. Dies kann kurz-, mittel- und langfristig dazu führen, dass das Fluggastaufkommen im Luftverkehr aus Angst vor Ansteckung drastisch sinkt, wie im Jahr 2020 aufgrund der pandemischen Ausbreitung des Coronavirus in dramatischer Ausprägung erkennbar war. Ferner ist es möglich, dass Mitarbeitende aus Angst vor einer Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen und dass Mitarbeitende vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch potenziell hohe Krankheitsraten der Mitarbeitenden kann der operative Betrieb gefährdet sein. Ebenso können behördliche Reiserestrictionen aus Angst vor der Einschleppung von Krankheitserregern zu operativen Einschränkungen führen.

Der Medizinische Dienst der Lufthansa Group prüft permanent im Rahmen eines Epidemiological-Intelligence-Prozesses Informationen von relevanten Quellen. Eigene infektiologisch und epidemiologisch geschulte Mitarbeitende bewerten hierzu die Informationen der verschiedenen Frühwarnsysteme im Hinblick auf eine mögliche Relevanz für die Lufthansa Group. Mitarbeitende werden intensiv informiert, Risikogruppen erhalten bei Bedarf persönliche Schutzausrüstung und in der gesamten Lufthansa Group werden jährlich präventive Impfkampagnen gegen Influenza angeboten. Fluggäste und Mitarbeitende werden durch ein situationsangepasstes Schutzkonzept, das auf dem Pandemieplan der Lufthansa Group basiert, bestmöglich vor Ansteckung bewahrt.

Die gesundheitliche Gefährdung durch das Coronavirus für die Kundinnen und Kunden und Mitarbeitenden der Lufthansa

Group ist mittlerweile durch die zunehmende Bevölkerungsimmunität deutlich reduziert worden. Die Weiterentwicklung des Virus im Berichtsjahr ergab keinen Anlass zur Besorgnis, die evolutionären Sprünge des Virus sind seit der Entwicklung von Omikron kleiner geworden.

Prinzipiell besteht jedoch auch weiterhin ein Risiko für das Auftreten von neuen Virusvarianten, die dem Immunsystem ausweichen können. Generell geht das höchste Risiko für kommende Pandemien von Atemwegserregern wie zum Beispiel der Influenza oder den Coronaviren aus.

Branchenspezifische Risiken

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Das Wachstum der Luftfahrtbranche hängt in besonderem Maße von der weltpolitischen Stabilität ab und korreliert mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. In der Vergangenheit war die Entwicklung der Luftverkehrsbranche von einem langfristigen Wachstumspfad mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten gekennzeichnet, vor allem in Regionen wie beispielsweise Asien/Pazifik. Bedingt durch anhaltende Nachfrageveränderungen insbesondere im Nachgang der Coronapandemie und als Folge der kriegerischen Auseinandersetzungen in der Ukraine sowie dem Einfluss der Klimaregulatorik ist davon auszugehen, dass die Nachfrageentwicklung insbesondere in Europa langfristig geringer ausfallen wird als in der Vergangenheit. Hinzu kommen angebotsseitige Engpässe wie Infrastrukturbegrenzungen und Einschränkungen bei den Lieferketten, die sich zusätzlich dämpfend auf die Entwicklung des Luftverkehrs auswirken. Der bereits bestehende Kostenwettbewerb in weiten Teilen des Airline-Markts wird sich infolge des veränderten Marktumfelds weiter verschärfen.

Erlösriskien

Für die gesamte Lufthansa Group bestehen Erlösriskien. Unverändert ist die Unsicherheit im Hinblick auf die zukünftige Marktentwicklung hoch. Die fortdauernde Inflation, das vorhergesagte geringere Wirtschaftswachstum und die anhaltenden geopolitischen Krisen beeinflussen weiterhin die zukünftige

Nachfrage- und Buchungsentwicklung und erschweren die Prognostizierbarkeit der Erlösentwicklung. Neben den zuvor genannten Faktoren können Risiken unverändert aus Preisschwankungen, Überkapazitäten, konjunkturellen Schwankungen, Wettbewerbsentwicklungen, möglichem verändertem Kundenverhalten aus Klimaschutzgründen, geopolitischen Einflüssen sowie unvorhersehbaren global wirkenden Ereignissen resultieren. Diesen kann kurzfristig über eine kontinuierliche Überwachung der Buchungen und eine Anpassung der Kapazität begegnet werden. Darüber hinaus können Vertriebs-, Produkt- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb

An Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen und bei ungünstigen Wetterbedingungen kann es weiterhin zu Kapazitätsengpässen am Boden und in der Luft kommen, die sich auf die Bewältigung des Flug- und Passagieraufkommens auswirken. Zudem stellen Engpässe bei der Lieferung von Flugzeugen, Triebwerken und Ersatzteilen nach wie vor eine Herausforderung dar. Diese Engpässe stellen Risiken für die Fluggesellschaften dar, da sie zu Flugplanänderungen, Verspätungen und Flugstreichungen führen und die Kundenzufriedenheit beeinträchtigen können. Infolgedessen können Umsatzstrafen sowie zusätzliche Kosten für Entschädigungen betroffener Passagiere entstehen. Um diese Risiken zu minimieren und die Auswirkungen von Flugunregelmäßigkeiten zu reduzieren, werden Prozesse und Flugpläne fortwährend optimiert. Zusätzlich werden die eigenen Kapazitäten durch die kontinuierliche Rekrutierung und Schulung von Mitarbeitenden weiter ausgebaut.

Risiken im Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik ist im Bereich Maintenance, Repair und Overhaul (MRO) zunehmend komplexen und anspruchsvollen Marktbedingungen ausgesetzt. Die globale Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen erreicht das Niveau von vor dem Ausbruch der Coronakrise, bedingt durch eine Erholung des Passagierflugverkehrs. Insbesondere in den Regionen Amerika und EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) übersteigt die Nachfrage teilweise die vorhandenen Kapazitäten, was durch Engpässe bei Personal und Material verschärft



wird. Auch die Region APAC (Asien/Pazifik) hat sich erholt, wengleich politische Krisen, militärische Konflikte sowie hohe Inflationsraten die Marktentwicklung weiterhin beeinflussen und sie damit volatil sowie schwer prognostizierbar machen.

Die angespannte Materialversorgung bei verschiedenen Triebwerkstypen neuester Generation und die damit verbundenen Mehraufwände sowie daraus resultierend erhöhte Durchlaufzeiten führen zu einer außergewöhnlich hohen Nachfrage nach MRO-Leistungen. Es ist damit zu rechnen, dass sich diese Situation bis Ende der Dekade wieder normalisiert. Erhebliche Risikofaktoren hierbei stellen jedoch einerseits makroökonomische und geopolitische Rahmenbedingungen, andererseits betriebliche Herausforderungen innerhalb der Produktions- und Servicebereitstellungssysteme dar.

Die aus Materialproblemen in Bauteilen von Pratt-&-Whitney-Triebwerken der Triebwerksfamilie PW1000G resultierenden Risiken konnte die Lufthansa Group durch erfolgreiche Verhandlungen mit Pratt & Whitney zur Kompensation der finanziellen Schäden signifikant verringern.

Die zunehmende Nutzung digitaler Plattformen für die Planung und Steuerung der MRO-Prozesse wirkt sich grundlegend auf Vertragsgestaltung und Kundenbeziehungen aus. Sowohl etablierte Marktteilnehmer als auch neue Wettbewerber streben an, den MRO-Markt durch datenbasierte Dienstleistungen und digitale Kompetenzen zu transformieren. In diesem Zusammenhang ergibt sich ein nennenswertes Risiko im Bereich der Cyber-Sicherheit für Lufthansa Technik durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der MRO-Prozesse. Da sensible Daten und Geschäftsprozesse zunehmend digitalisiert und über verschiedene Plattformen verarbeitet werden, steigt die Anfälligkeit für Cyber-Angriffe und Systemmanipulationen. Diese Bedrohungen können schwerwiegende Folgen haben, darunter Betriebsunterbrechungen, den Verlust vertraulicher Daten und finanzielle Schäden sowie negative Auswirkungen auf die Reputation von Lufthansa Technik.

Unternehmensspezifische Risiken

Risiko der Nichterreichung der Kostensenkungsziele

Die Lufthansa Group strebt kontinuierlich Verbesserungen der Kostenbasis, der Produktivität und der Effizienz in allen Geschäftsbereichen an. Die identifizierten Verbesserungsziele sind Teil der Planung der Geschäftsbereiche und werden im Rahmen des Planungsprozesses detailliert besprochen. Es besteht das Risiko, dass die erwarteten Verbesserungen nicht in vollem Umfang oder erst später als angenommen erreicht werden können. Das gilt beispielsweise auch für die zu erzielenden Vereinbarungen mit Betriebs- und Tarifpartnern sowie Systempartnern und Lieferanten. Weiterhin besteht die Möglichkeit, dass im Laufe des Jahres nicht genügend zusätzliche Potenziale identifiziert werden können, sodass die vereinbarten Kostenziele nicht in vollem Umfang erreicht werden können. Durch die anhaltend hohe Inflationsrate mit den daraus resultierenden Erhöhungen der Personal- und Sachkosten besteht zudem die Gefahr von gegenläufigen Effekten, die die Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen stärker als bisher erwartet konterkarieren. Um ein frühzeitiges Gegensteuern zu ermöglichen, wird die Gesamtkostenentwicklung regelmäßig mit jeder Geschäftseinheit und im Vorstand überprüft.

Zusatzzölle auf Flugzeugimporte

Die Lufthansa Group sieht sich einem potenziellen Risiko durch die Wiederaufnahme von Zusatzzöllen auf Importe von Flugzeugen ausgesetzt. Die derzeit ausgesetzten Zölle in Höhe von 15 % auf Boeing-Flugzeuge könnten infolge von Änderungen der politischen Ausrichtung der neu gewählten US-Regierung wieder eingeführt werden. Eine solche Maßnahme würde die Kosten für Flugzeugkäufe erhöhen und damit die Finanz- und Investitionsplanung der Lufthansa Group beeinflussen. Das Unternehmen beobachtet die politische und handelspolitische Entwicklung aufmerksam, um frühzeitig auf mögliche Änderungen reagieren zu können.

Personal Arbeitskämpfe

Infolge offener Tarifverträge mit verschiedenen Beschäftigtengruppen innerhalb der Lufthansa Group besteht grundsätzlich ein Risiko von Arbeitskämpfen.

Hervorzuheben sind die Flugbetriebe der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG. Hier ist die Friedenspflicht für die Tarifverträge zur betrieblichen Altersversorgung des Cockpitpersonals sowie der Manteltarifvertrag für die Kabinenbeschäftigten mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 ausgelaufen. Daneben bestehen auch in den Flugbetrieben der Eurowings Deutschland, der Lufthansa Cityline, City Airlines sowie der Discover Airlines Streikrisiken im Bereich Cockpit und Kabine. Ein Ausstrahlen dieser Tarifaueinandersetzungen auf andere Betriebe ist ebenfalls nicht auszuschließen.

Bei Austrian Airlines hat sich nach konfliktreichen Verhandlungen das Streikrisiko aufgrund des Abschlusses des Kollektivvertrags für das Bordpersonal im Jahr 2024 mit einer Laufzeit bis 2026 merklich reduziert.

Mit den beiden Gesellschaften Airport Services Dresden und Airport Services Leipzig konnte eine Tarifeinigung bis Ende September 2025 erzielt werden. Im Rahmen dieser Einigung wurde eine absolute Friedenspflicht bis zum 30. September 2025 vereinbart.

Nach der Tarifeinigung für die Vergütungstarifverträge für rund 20.000 tarifliche Bodenmitarbeitende und Auszubildende in 20 Gesellschaften besteht im Hinblick auf diese Tarifverträge kein weiteres Streikrisiko. Der Tarifabschluss enthält eine Laufzeit bis mindestens 31. Dezember 2025 mit zusätzlichen sechs Wochen Friedenspflicht.

Die Durchsetzung von gewerkschaftlichen Forderungen kann zu einer Steigerung der Personalkosten führen. Außerdem können Streiks zu Reputationsschäden und spürbaren wirtschaftlichen Belastungen für die Lufthansa Group führen.

➤ **Mitarbeitende.**



Mangelnde Kooperation von Betriebs- und Tarifpartnern

Eine vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern bildet die Grundlage für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens. Der weiterhin angespannte Arbeitsmarkt und die demografische Entwicklung erfordern eine strategische Ausrichtung, die sowohl den steigenden Bedarf an Fachkräften als auch die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen adressiert. Diese parallelen Anforderungen stellen hohe Ansprüche an Flexibilität und Veränderungsbereitschaft auf organisatorischer Ebene sowie an die Zusammenarbeit mit der Mitbestimmung. Durch eine vorausschauende und lösungsorientierte Zusammenarbeit können Herausforderungen nicht nur gemeistert, sondern als Impulse für weiteres Wachstum genutzt werden.

Mit Blick auf 2025 stehen Maßnahmen zur Erhöhung der Produktivität und Flexibilität – auch im Rahmen des Turnaround-Programms von Lufthansa Airlines – im Fokus. Der kontinuierliche Dialog mit den Sozialpartnern schafft dabei ein stabiles Fundament, um kreative und praxisnahe Lösungen zu entwickeln, die sowohl den wirtschaftlichen Erfolg als auch die Mitarbeiterzufriedenheit fördern. Ziel der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Zusammenarbeit ist es, eine gemeinsame Basis zu schaffen, auf der Entscheidungen zügig getroffen und Veränderungsprozesse effizient gestaltet werden können.

Dieser Ansatz soll sicherstellen, dass die Lufthansa Group auch in einem herausfordernden Marktumfeld nachhaltig erfolgreich bleibt.

Arbeitgeberattraktivität

Um die Arbeitgeberattraktivität zu erhöhen und das Engagement der Mitarbeitenden zu stärken, wurden die Beschäftigungsbedingungen zusammen mit den Sozialpartnern überarbeitet. Zur Unterstützung von vermehrten Einstellungen neuer Mitarbeitender verstärkt die Lufthansa Group gezielt ihre Employer-Branding- und HR-Marketingaktivitäten und setzt Verbesserungen beim Recruiting und bei bestimmten beruflichen Schlüsselerlebnissen der Mitarbeitenden, wie zum Beispiel bei deren Einarbeitung, um. In diesem Sinne werden ver-

schiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme angeboten und Talente in verschiedenen Berufsgruppen national und international gefördert sowie systematisch vernetzt. Weiterhin werden verschiedene Programme zur Fort- und Weiterbildung angeboten, um den Mitarbeitenden eine persönliche und fachliche Entwicklung zu ermöglichen.

Personalstruktur

Diskrepanzen 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 2025 wieder eine hohe Anzahl von neuen Mitarbeitenden rekrutieren. Sowohl die Recruitingmaßnahmen als auch die fachliche Integration der neuen Mitarbeitenden stellen die Organisation vor eine große Herausforderung. Es besteht das Risiko von Frustration aufgrund von langen Recruitingprozessen und ineffizienter Einarbeitung. Diesem Risiko begegnet die Lufthansa Group mit einem konzernweiten Steuerungsgremium für Recruiting- und Talentförderungsmaßnahmen, strategischer Personalplanung sowie der Fortsetzung verstärkter Employer-Branding- und Recruitingaktivitäten.

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 oder Personalknappheit oder im Falle einer Insolvenz eines wichtigen Lieferanten besteht das Risiko, dass es zu Störungen der Versorgung mit Gütern und der Erbringung von Leistungen kommt und somit die Geschäftskontinuität gefährdet ist. Darüber hinaus besteht das Risiko von signifikanten Preissteigerungen.

Der Einkauf der Lufthansa Group identifiziert regelmäßig die für die Sicherstellung des Geschäftsbetriebs kritischen Lieferanten und bewertet das jeweils bestehende Risiko. Um dem Risiko einer Lieferunterbrechung oder einer Preiserhöhung

rechtzeitig zu begegnen beziehungsweise dieses abzumildern, erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit relevanten Lieferanten. Identifizierte Risiken werden im jährlich durchgeführten Strategieprozess erfasst und mit geeigneten Maßnahmen hinterlegt. Weiterhin werden gezielt geeignete Instrumente eingesetzt, wie zum Beispiel angepasste Zahlungsbedingungen, regelmäßige Vertragsüberprüfungen, Identifikation von Alternativlieferanten und die Implementierung eines Systems zur Visualisierung und Steuerung der Risiken möglicher Lieferkettenstörungen.

Risiken aus der strategischen Flottendimensionierung

Über die strategische Dimensionierung der Konzernflotte werden die verfügbare Kapazität und damit auch ein großer Teil der Fixkosten sowie der zukünftigen Investitionen bestimmt. Aufgrund der genannten Risiken in der Nachfrage-, Wettbewerbs- und Kostenentwicklung sowie möglicher Auslieferungsverzögerungen neuer Flugzeuge – insbesondere bei der Boeing 787 durch anhaltende Probleme in den Lieferketten und bei der Zertifizierung – besteht das Risiko einer vom Plan abweichenden Dimensionierung, was zu einer Ergebnisverschlechterung führen kann.

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

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



Flugbetriebsrisiken

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

Die Gesellschaften der Lufthansa Group forschen systematisch und vorausschauend nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das jeweilige Risiko zu steuern und das Flugsicherheitsniveau insgesamt weiter zu steigern. So wird beispielsweise jeder einzelne Flug einer Airline der Lufthansa Group anhand aufgezeichneter Telemetriedaten 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 integriert. Die etablierten Sicherheitsmanagementsysteme werden laufend verbessert und weiterentwickelt und zielen dabei darauf ab, die Risikexposition der Gesellschaften der Lufthansa Group zu reduzieren.

Der laufende Austausch zwischen den Fluggesellschaften der Lufthansa Group bietet grundsätzlich 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.

Auch Risiken im Zusammenhang mit der Informationssicherheit im Flugbetrieb werden berücksichtigt. Dies betrifft die für ein Flugereignis relevanten IT-Systeme an Bord und am Boden sowie relevante Datenaustauschprozesse – sowohl bei unternehmenseigenen Systemen und Prozessen der Lufthansa

Group als auch bei Lieferantenprozessen und -produkten. Informationssicherheitsanforderungen mit potenziellen Auswirkungen auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt sind in neuen Regularien (Part IS – Information Security) beschrieben, die mittelfristig in Kraft treten und von den Gesellschaften der Lufthansa Group vollumfänglich umgesetzt werden.

Cyber- und IT-Risiken

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

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

Cyber-Angriffe nehmen weltweit weiter zu und werden zunehmend professionalisiert. Dies belegen Erfahrungen mit Sicherheitsvorfällen im Konzern ebenso wie der Austausch mit anderen Unternehmen und staatlichen Stellen. Gleichzeitig erhöht sich der Digitalisierungsgrad der Geschäftsprozesse in der Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen ebenfalls zunehmen und das damit verbundene Risikopotenzial entsprechend wächst.

Die Lufthansa Group beobachtet kontinuierlich die weltweite, branchenspezifische und konzernweite IT-Sicherheitslage. Auf dieser Basis implementiert die Lufthansa Group diverse Maßnahmen zur Stärkung der IT-Sicherheit. Technologische Werkzeuge zur Prävention von und schnellen Reaktion auf Cyber-

Attacken werden weiterentwickelt, Prozesse an die sich verändernde Bedrohungslage und die veränderte hybride Arbeitsform angepasst und Awareness-Trainings regelmäßig durchgeführt, um die Cyber-Resilienz innerhalb der Lufthansa Group zu stärken. Dies umfasst auch die Mitigation von neuen, durch die Digitalisierung von Flugzeugen bedingten Risiken. Entsprechend der aktuellen Risikobewertung wurden und werden konzernweit in verschiedenen Kernbereichen Maßnahmen definiert, deren Umsetzung in den IT-Systemen und -Prozessen auch die Partner und Provider der Lufthansa Group berücksichtigen. Die Ergebnisse der Maßnahmen 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. Damit ist sie in der Lage, das Sicherheitsniveau des Konzerns mit anderen Branchenmitgliedern oder Industrien zu vergleichen.

IT-Risiko- und IT-Security-Prozesse sind geschäftsfeldübergreifend organisiert. Der Status der IT-Risiken und der IT-Sicherheit wird jährlich erhoben, auf Konzernebene konsolidiert und im Risikomanagementausschuss der Lufthansa Group behandelt. Das Informations-Sicherheits-Management-System (ISMS) der Kernprozesse (unter anderem Fluggastabfertigung, Vielfliegerprogramm, Logistik, Technik und IT) der Lufthansa Group ist nach ISO 27001 zertifiziert. Die Risiko- und Sicherheitsmanagementsysteme sowie ausgewählte Maßnahmen werden zudem regelmäßig durch die interne Revision überprüft.

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

Risiken aus Verstößen gegen Datenschutzvorschriften

Die Wahrung der Persönlichkeitsrechte ihrer Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden, Aktionärinnen und Aktionäre sowie Lieferanten ist der Lufthansa Group ein wichtiges und



selbstverständliches Anliegen. Um die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu erfüllen, haben sich alle Konzerngesellschaften im Geltungsbereich der DSGVO durch entsprechende Governance-Strukturen und -Prozesse nach den Vorgaben des Konzern-Vorstands basierend auf den Empfehlungen des Konzern-Datenschutzes darauf eingestellt, potenzielle Risiken durch Verstöße gegen die umfangreichen gesetzlichen Vorgaben zu erkennen und zu steuern. Regelmäßig machen Kundinnen und Kunden von ihrem Recht auf Auskunft und Löschung von Daten Gebrauch. Darüber hinaus werden auch Risiken berücksichtigt, die sich aus ausländischen Vorschriften ergeben.

Compliance-Risiken

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeitenden sorgen. Die Wirksamkeit und Effektivität des Compliance Management Systems (CMS) sind daher von zentraler Bedeutung für die Lufthansa Group. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html>.

Die Lufthansa Group ist in einer Vielzahl von Ländern aktiv und unterliegt entsprechend verschiedenen rechtlichen Regelungen, unter anderem im Bereich des Korruptionsstrafrechts. Sämtliche Tätigkeiten sind nicht nur an den relevanten nationalen Strafgesetzen, den jeweiligen Rechtsvorschriften und kulturellen Gepflogenheiten sowie Sozialkonventionen zu messen, sondern auch an internationalen und extraterritorialen Regelungen wie denen des US Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) oder des UK Bribery Act. Verstöße werden streng verfolgt und können für die betroffenen Personen strafrechtliche Konsequenzen haben. Für die Unternehmen der Lufthansa Group bedeuten solche Verstöße ein substantielles Risiko von Straf- beziehungsweise Bußgeldern. Erhebliche Reputationsschäden und deutliche Nachteile bei Bewerbungen um öffentliche Aufträge können hinzukommen. Die Lufthansa Group hat daher Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Korruptionsprävention dienen sollen. Die Vorgaben umfassen insbeson-

dere Regelungen für einen transparenten und regelkonformen Umfang mit Geschäftspartnern und Amtsträgern sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Interessenkonflikten.

Die Lufthansa Group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass die Lufthansa Group teilweise in von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist und in einigen dieser Märkte eine starke Position innehat. Darüber hinaus kooperiert die Deutsche Lufthansa AG im Rahmen von Allianzen mit Wettbewerbern. Diese Zusammenarbeit unterliegt zum Teil der Freigabe von verschiedenen Wettbewerbsbehörden. In einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group sind außerdem die Mitarbeitenden von Lieferanten und Wettbewerbern einerseits sowie Kundinnen und Kunden andererseits personenidentisch. Im Rahmen der Competition-Compliance adressiert die Lufthansa Group die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens und schult die Leitungsorgane und Mitarbeitenden umfangreich.

Als börsennotierte Aktiengesellschaft unterliegen die Gesellschaften der Lufthansa Group strengen kapitalmarktrechtlichen Vorgaben, darunter dem Insiderhandelsverbot, dem Verbot der Marktmanipulation, den Ad-hoc-Publizitätspflichten gemäß der EU-Marktmissbrauchsverordnung (MAR) sowie weiteren nationalen und europäischen Vorschriften. Die Lufthansa Group trifft zahlreiche organisatorische Vorkehrungen zur Einhaltung der Regelungen der MAR. Hierzu zählen der Einsatz spezieller Software zum Führen von Insiderlisten und zur Veröffentlichung etwaiger Ad-hoc-Mitteilungen sowie die Bereitstellung entsprechender Richtlinien, Informationsschreiben und Prozessbeschreibungen. Darüber hinaus hat das Corporate Compliance Office eine webbasierte Schulung bereitgestellt. Diese richtet sich an Mitarbeitende, die durch Insider- und Marktmissbrauchsrecht besonders betroffen sind. Sachverhalte im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Publizität werden zudem mit dem Ad-hoc-Komitee unter Hinzuziehung externer Expertinnen und Experten abgestimmt.

Auf Basis eines im Jahr 2023 entwickelten IT-Tools hat das Corporate Compliance Office eine konzernweite Compliance-

Risiko-Analyse implementiert. Diese digitale Lösung unterstützt die operativ tätigen Unternehmen der Lufthansa Group dabei, Compliance-Risiken im Rahmen eines Self-Assessments systematisch zu identifizieren, zu bewerten und anschließend geeignete risikominimierende Maßnahmen zu dokumentieren und, wo noch nicht vorhanden, zu implementieren. Die Risikoanalyse wird einmal im Jahr wiederholt.

Das CMS umfasst risikomindernde Maßnahmen, um Regelverstöße so weit wie möglich auszuschließen. Dennoch können einzelne Verstöße – insbesondere bei der Integrity-, Competition- und Kapitalmarkt-Compliance – sowie diesbezügliche behördliche Ermittlungen und Sanktionen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten. Aufgrund der gegebenenfalls beeinträchtigenden Wirkung wird auf die Quantifizierung dieser Risiken gemäß DRS 20 Tz. 154 verzichtet. Es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren der Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group oder ihrer Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erheblichen Schaden zufügen könnte. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten sind im [Konzernehang, Erläuterung 36 und Erläuterung 46](#) 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 garantiert werden, dass die Lufthansa Group auch künftig adäquaten Versicherungsschutz zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen erhalten wird.

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidung, mit der die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Betroffen sind die Stabilisierungsmaßnahmen der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd. EUR. Die Klagen im Hinblick auf die Beihilfen für Austrian Airlines AG und Brussels Airlines SA/NV wurden rechtskräftig abgewiesen. Im Mai 2023 hat das Gericht der Europäischen Union der Nichtigkeitsklage im Hinblick auf die der Deutschen Lufthansa AG vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland gewährte Stabilisierung in Höhe von 6 Mrd. EUR stattgegeben und die entsprechende Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission wegen materieller Rechtsfehler aufgehoben. Bis zu einem rechtskräftigen Urteil oder dem Erlass einer neuen Beihilfeentscheidung besteht Unsicherheit über die rechtlichen Folgen der Aufhebung der Beihilfeentscheidung. Da die Stabilisierungsmaßnahmen bereits beendet sind und die Deutsche Lufthansa AG die ihr gewährten Stabilisierungsmittel vollständig zurückgezahlt hat, besteht kein unmittelbares Rückzahlungsriskio. Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen einer neuen Beihilfeentscheidung sein. Die Deutsche Lufthansa AG hat gegen das erstinstanzliche Urteil ein Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. Die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland beteiligen sich als Streitpartner an dem Rechtsmittel. Wie in ähnlich gelagerten Fällen hat die Europäische Kommission im Juli 2024 ein förmliches Prüfverfahren eröffnet. Zu welchen Ergebnissen die Europäische Kommission im Umgang mit dem Urteil des Gerichts der

Europäischen Union gelangt, ist zum Berichtszeitpunkt noch nicht abzusehen.

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/Lohnsteuer Außenprüfungen können sich Risiken und Chancen mit Auswirkungen auf Steuer aufwendungen, -erträge, -forderungen und -verbindlichkeiten ergeben. Der Bereich Konzernsteuern identifiziert, bewertet und überwacht steuerliche Risiken und Chancen frühstmöglich und systematisch und initiiert gegebenenfalls risikominimierende Maßnahmen.

Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene beeinflussen die gesamte Luftfahrtbranche unverändert stark. Dies gilt insbesondere, wenn durch Vorschriften einzelner Länder oder Regionen (zum Beispiel Steuern, Emissionshandel, Gebühren, Auflagen oder Subventionen) ein uneinheitlicher Rechtsrahmen und damit einhergehend ungleiche Wettbewerbsbedingungen entstehen.

Im Zuge der Neuaufstellungen von EU-Kommission und EU-Parlament nach den Europawahlen 2024 sowie der vorgezogenen Bundestagswahl im Frühjahr 2025 stehen in den Heimatmärkten der Lufthansa Group wichtige politische Richtungsentscheidungen an. Die Lufthansa Group begleitet diese Entwicklungen aktiv, auch in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, Verbänden und Gewerkschaften.

Regulatorische Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel

Mit dem europäischen „Fit for 55“-Paket und zusätzlichen nationalen Klimagesetzgebungen kommen weitreichende Verpflichtungen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen auf die Luftfahrtbranche in Europa zu. Dies birgt erhebliche Risiken mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Branche und trägt

zu höheren Standortkosten in Europa bei. Die Luftfahrt ist insbesondere durch die Einführung von Beimischungsquoten für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels – SAF), die Revision des Emissionshandelssystems (Emission Trading System – ETS) sowie die Diskussionen zur Einführung einer einheitlichen Mindestbesteuerung für Flugkraftstoffe (EU-Kerosinsteuer) betroffen.

Die ReFuelEU Aviation-Verordnung sieht ab 2025 EU-weit eine stetig ansteigende Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) vor. Eine Subquote für synthetische Kraftstoffe (Power to Liquid – PtL) greift ab 2030. In Deutschland gilt zusätzlich eine nationale PtL-Quote, die über die PtL-Vorgabe der ReFuelEU-Verordnung hinausgeht und schon ab 2026 greift. SAF ist teurer als konventioneller Flugkraftstoff. Hinzu kommt, dass PtL-Kraftstoffe bisher nur in kleinen Mengen verfügbar sind. Ein schnelles Hochfahren der Produktion ist derzeit nicht absehbar, weshalb eine Angebotsknappheit droht. Insgesamt wird dies die Kraftstoffkosten für die Lufthansa Group erhöhen und zu einer weiteren Wettbewerbsverzerrung zulasten europäischer Netzwerk-Airlines im interkontinentalen Flugverkehr führen. Denn außereuropäische Fluggesellschaften mit Umsteigeflughäfen in der Nähe von Europa können weiterhin für einen Teil der Reise ohne Berücksichtigung einer Quote tanken. Eine Verlagerung von Verkehrsströmen und Emissionen (Carbon-Leakage-Effekt) zu Drehkreuzen außerhalb Europas ist die Folge.

Der Luftverkehr innerhalb der EU ist bereits Teil des EU-ETS. Die Revision des ETS wird über zusätzliche Auflagen zu steigenden Kosten für die Lufthansa Group in zukünftigen Geschäftsjahren führen. Das gilt insbesondere für die Absenkung der Emissionsobergrenze, des sogenannten Caps, sowie für die Abschaffung der bisherigen kostenfreien Zuteilung von Emissionsberechtigungen. Die Verschärfung des ETS induziert eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung. Perspektivisch soll die Regulierung auch die sogenannte Nicht-CO₂-Klimawirkung des Luftverkehrs adressieren, 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 der CO₂-Ausstoß.

Im Rahmen der Revision der Energiesteuer-Richtlinie schlägt die EU-Kommission eine Mindestbesteuerung von Flugtreibstoffen vor, wodurch sich ein zusätzliches Kostenrisiko ergäbe. Eine Mindestbesteuerung birgt zudem die Gefahr, dass es in Europa unterschiedliche Steuersätze und damit auch innereuropäisch eine Wettbewerbsverzerrung geben könnte.

Neben weitreichenden Maßnahmen zur Begrenzung des CO₂-Ausstoßes, wie zum Beispiel der kontinuierlichen Erneuerung der Flotte, dem Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen und dem Ausbau freiwilliger CO₂-Kompensationsmöglichkeiten für die Fluggäste, bringt sich die Lufthansa Group – auch zusammen mit anderen europäischen Airlines, Flughäfen und Branchenverbänden – in die öffentliche Diskussion ein und wirbt in diesem Kontext proaktiv für wettbewerbsneutrale Regulierungen.

Darüber hinaus sieht sich die Lufthansa Group mit einem stetig steigenden bürokratischen Aufwand zur Erfüllung von Umweltvorgaben konfrontiert. ➔ **Zusammengefasste nicht-finanzielle Erklärung.**

Verschärfung der Lärmgesetzgebung

Verschärfte Lärmvorschriften können bei Luftfahrtgesellschaften oder Flughäfen wirksam werden. Sie können zum Beispiel zu erhöhten Kosten durch die Nachrüstung von Flugzeugen oder dem Verbot gewisser Flugzeugtypen beziehungsweise zu höheren Entgelten oder erhöhtem Überwachungsaufwand führen. Auf europäischer Ebene ist vornehmlich die noch ausstehende Novelle der Umgebungslärmrichtlinie relevant. Auf Bundesebene wurden die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes 2017 planmäßig überprüft. Eine Änderung des Gesetzes ist noch nicht erfolgt. Obwohl Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung für den Standort Frankfurt keine signifikant veränderten Gesundheitsrisiken aufzeigen, hat sich die Belästigungsreaktion der Betroffenen sprunghaft erhöht, auch

bei stabiler akustischer Situation an den Flughäfen. Deshalb erwartet die Lufthansa Group vermehrtes Lobbying zur Verschärfung der Lärmgesetzgebung von anderen Interessengruppen.

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

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 Rohstoffpreissicherungen 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 Langfristrating 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.**

Treibstoffpreisänderungen

Der Rohölpreis war im Geschäftsjahr 2024 im Durchschnitt 3 % niedriger als im Vorjahr. Die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, der sogenannte Jet Fuel Crack, ist im Vergleich zu 2023 weiter zurückgegangen. Während der Jet Fuel Crack 2023 im Jahresdurchschnitt bei 29,58 USD/bbl lag, betrug er im Jahr 2024 20,33 USD/bbl.

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 9,5 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2024 mit 7,8 Mrd. EUR einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des Kerosinpreises im Vergleich zum Jahresendkurs 2024 um +10 % (-10 %) würde den Treibstoffaufwand der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich um 582 Mio. EUR (-485 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken).

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 2024 85 % für die Passagier-Airlines. 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 Gasöl sowie in Rohöl und mit Optionskombinationen. Dabei wird ein unvollständiger Schutz vor einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst weitreichend partizipieren zu können. Durch den zunehmenden Abschluss von Gasölsicherungen anstelle nur rohöl-basierter Sicherungen wird das Preisdifferenzrisiko zu Kerosin in höherem Maße als in der Vergangenheit adressiert. Die abgeschlossenen Instrumente führen nicht zu physischen Lieferungen, sondern werden durch Zahlungen ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2024 bestanden für rund 76 % des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2025 Rohöl-, Gasöl und Kerosinpreissicherungen in Form von Optionen



Chancen- und Risikobericht

Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation | Beschreibung des internen Kontrollsystems

und unbedingten Termingeschäften. Aufgrund der langfristigen Aufnahme von Sicherungsinstrumenten auf Basis von Gasöl, die den Jet Fuel Crack zu großen Teilen mit abdecken, waren per 31. Dezember 2024 keine separaten Cracksicherungen mehr abgeschlossen. Für das Jahr 2026 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 28 % des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen im US-Dollar-Wechselkurs den ausgewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist in der Währungssicherung berücksichtigt.

Wechselkursänderungen

Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group ergeben sich insbesondere aus internationalen Flugticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoff, Flugzeugen und Ersatzteilen. Alle Tochtergesellschaften melden grundsätzlich ihre geplanten Währungsexposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettosition je Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 18 Fremdwährungen werden Sicherungen gegen den Euro abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. Unter diesen Währungen ist der US-Dollar die einzige Währung, für die ein Nettobedarf besteht. Der operative Nettobedarf des Jahres 2025 in Höhe von 4,4 Mrd. USD war zum 31. Dezember 2024 zu 46 % gesichert. ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 45.**

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Im Geschäftsjahr 2024 verzeichnete die Lufthansa Group eine fortgesetzte Erholung der Nachfrage nach Flugreisen. Entsprechend konnten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group ihre Kapazität und den Umsatz weiter ausbauen. Die gestiegene Nachfrage führte darüber hinaus zu einer Stabilisierung der Erlösrisiken.

Sinkende Durchschnittserlöse, Streiks, Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb, Verzögerungen bei der Auslieferung von Flugzeugen und Ineffizienzen bei Lufthansa Airlines wirkten sich jedoch belastend aus, sodass sich das Ergebnis der Lufthansa Group gegenüber Vorjahr rückläufig entwickelte. Für das Jahr 2025 wird mit einem weiteren Kapazitätsausbau und einer deutlichen Ergebnisverbesserung gerechnet. Die Entwicklung wird maßgeblich von der Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen und Programme zur Ergebnisverbesserung, insbesondere bei Lufthansa Airlines, abhängig sein.

Die Lufthansa Group konnte im Geschäftsjahr 2024 ihre Bilanz weiter stärken und die Liquiditätslage verbessern. Zudem stellt die kontinuierliche Berichterstattung zur Risikotragfähigkeit ein weiteres Instrument zur vorausschauenden Identifikation und Steuerung von Liquiditätsrisiken dar.

Im Gegenzug hat die Ausprägung anderer Risiken durch geopolitische Konflikte, Ressourcen- und Lieferengpässe sowie konjunkturelle Entwicklungen zugenommen.

Die Lufthansa Group setzt in diesem herausfordernden Umfeld auf ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen, um sich flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen und damit auch Chancen für die langfristige Entwicklung des Unternehmens zu ergreifen.

Dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG sind keine wesentlichen oder systemischen Sachverhalte bekannt, die der Angemessenheit und der Wirksamkeit des Risikomanagements in seiner Gesamtheit entgegenstehen. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Risikomanagement, unabhängig von der Ausgestaltung, keine absolute Sicherheit liefern kann. Der Vorstand strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an.

BESCHREIBUNG DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Das interne Kontrollsystem (IKS) der Lufthansa Group umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der wesentlichen Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen sollen. Es orientiert sich am COSO-Rahmenwerk (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Das Rahmenwerk definiert die Elemente eines Kontrollsystems und setzt den Maßstab für die Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS. 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.

Die Lufthansa Group verfügt über eine übergreifende, integrierte IKS- und Risikomanagementmethodik mit standardisierten Verfahren, nach dem notwendige Kontrollen definiert, nach einheitlichen Vorgaben dokumentiert und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft werden.

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.

Eine IKS-Zentraleinheit übernimmt die methodische Weiterentwicklung und Implementierung in der Lufthansa Group und ermöglicht dadurch eine realistische Aussage zur Wirksamkeit des IKS auf Konzernebene. Die IKS-Zentraleinheit wird vom Head of Corporate Controlling geleitet. Sie ist als prozessverantwortliche Einheit auch für die Überwachung und Koordination des gesamten Prozesses zuständig, um so ein angemessenes und wirksames IKS innerhalb der Lufthansa Group zu gewährleisten. 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



Chancen- und Risikobericht

Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

und Überwachung des IKS und der Berichterstattung an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

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.

Das IKS der Lufthansa Group beziehungsweise dessen beitragende Elemente sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungsaktivitäten der internen Revision. Dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG sind keine wesentlichen oder systemischen Sachverhalte bekannt, die der Angemessenheit und der Wirksamkeit des IKS in seiner Gesamtheit entgegenstehen. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein IKS, unabhängig von der Ausgestaltung, keine absolute Sicherheit liefern kann.

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

Ziel des IKS 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.

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 konzern-einheitliche Rechnungslegungspraktiken mit möglichst geringen Ermessensspielräumen bei Ansatz, Bewertung und Ausweis von Bilanzpositionen gewährleistet. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes sowie die Anwendung eines konzernweit einheitlichen Kontenrahmens. Mit der Abgabe des Berichtspakets müssen Verantwortliche der Konzerngesellschaften gegenüber dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG die Einhaltung dieser Richtlinien bestätigen.

Auf Grundlage bereits systemtechnisch in der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS festgelegter Kontrollmechanismen beziehungsweise durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerbehaftete Einzelabschlüsse selektiert und auf Gesellschafts- oder Konzernebene korrigiert. Über das Konsolidierungssystem werden die verschiedenen Termine für die unterschiedlichen Teile des Berichtspakets vorgegeben und im Verlauf des Erstellungsprozesses zentral überwacht.

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise unter Nutzung konzerner eigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden von externen Dienstleistern erstellt.

Die im Bereich Rechnungslegung verwendeten IT-Systeme sind durch spezielle Sicherheitseinrichtungen gegen unbefugte Zugriffe geschützt.

Die Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Lufthansa Group eingebunden. Zusätzlich werden die für die Finanzberichterstattung relevanten Teile des IKS vom Abschlussprüfer im Rahmen eines risikoorientierten Prüfungsansatzes auf Wirksamkeit geprüft. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG überwacht auf Grundlage des § 107 Abs. 3 AktG die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem stellt durch die in der Lufthansa Group festgelegten Organisations-, Kontroll- und Überwachungsstrukturen die vollständige Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmensbezogenen Sachverhalten sowie deren sachgerechte Darstellung in der Konzernrechnungslegung hinreichend sicher. Insbesondere persönliche Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen, kriminelle Handlungen involvierter Personen oder sonstige Umstände können die Wirksamkeit und Verlässlichkeit des eingesetzten Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems einschränken. Dies führt dazu, dass auch die konzernweite Anwendung der eingesetzten Systeme keine vollständige Sicherheit hinsichtlich der richtigen, vollständigen und zeitnahen Erfassung von Sachverhalten in der Konzernrechnungslegung gewährleisten kann. Die getroffenen Aussagen beziehen sich nur auf die Deutsche Lufthansa AG und die in den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG einbezogenen wesentlichen Tochterunternehmen.



PROGNOSEBERICHT

- Nur geringes Wachstum der Weltwirtschaft für 2025 prognostiziert.
- Märkte gehen von Senkung der Leitzinsen zur Eindämmung der Inflation aus.
- Leichter Rückgang der Ölpreise erwartet.
- Wachstum in allen für die Lufthansa Group relevanten Marktsegmenten erwartet.
- Passagier-Airlines planen angesichts erwarteten Nachfragewachstums weiteren Kapazitätsausbau und somit Umsatzwachstum.
- Lufthansa Group prognostiziert deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT.

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.

Auch für 2025 wird weiterhin ein verhaltenes Wirtschaftswachstum erwartet

Für das Jahr 2025 wird gemäß Daten von S&P Global ein globales Wirtschaftswachstum von 2,5 % prognostiziert, während im Vorjahr ein Wachstum von 2,7 % erzielt wurde. Für die europäische Wirtschaft wird mit einem Wachstum von 1,2 % gerechnet (Vorjahr: 1,0 %). Die erwartete Wachstumsrate für Deutschland liegt mit 0,4 % niedriger, aber über der des Jahres 2024 (Vorjahr: -0,2 %).

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2025 wird unter anderem davon abhängen, wie sich der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine sowie der Nahostkonflikt weiterentwickeln und welche wirtschaftspolitischen Veränderungen die neue EU-Kommission sowie die neuen Regierungen in Deutschland und in den Vereinigten Staaten von Amerika vorrangig initiieren und umsetzen.

T044 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)¹⁾

in %	Prognose 2024 bis 2028 gegenüber Vorjahr				
	2024	2025	2026	2027	2028
Welt	2,7	2,5	2,6	2,7	2,7
Europa	1,0	1,2	1,6	1,7	1,7
Deutschland	-0,2	0,4	1,1	1,2	1,3
Nordamerika	2,6	2,0	1,7	1,6	1,9
Südamerika ²⁾	2,1	2,1	2,5	2,7	3,0
Asien/Pazifik	4,1	3,8	3,8	3,9	4,0
China	5,0	4,2	4,1	4,4	4,5
Naher Osten	1,4	3,1	3,4	3,4	2,9
Afrika	2,4	3,9	3,9	4,0	4,1

Quelle: S&P Global per 15.01.2025

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Ausgenommen Venezuela.

Eindämmung der Inflation bei gleichzeitigem Wirtschaftswachstum bleibt Ziel der Zentralbanken

Die Fiskalpolitik in den USA und im Euroraum, steigende Zölle und geopolitische Unsicherheiten werden die Währungskurse im Euroraum beeinflussen. Eine Drosselung der Inflation durch die Regulierung des Leitzinses wird auch im Jahr 2025 das Ziel der Europäischen Zentralbank und der US-Notenbank Fed sein.

Die Analystinnen und Analysten erwarten im Durchschnitt für das Jahr 2025 eine geringfügige Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und gegenüber dem Britischen Pfund. Gegenüber den weiteren Hauptwährungen wird eine leichte Abwertung erwartet.

Sollte sich die Inflation im Euroraum weiterhin dem gesetzten Ziel von 2 % annähern, wird die Europäische Zentralbank die Leitzinssenkungen fortsetzen. Im Markt werden für das Jahr 2025 drei Zinssenkungen eingepreist. Für den gleichen Zeitraum zeichnet sich im Markt eine Zinssenkung durch die amerikanische Zentralbank Fed ab.

Terminmärkte indizieren leichten Rückgang der Ölpreise

Auf den Terminmärkten werden zukünftig wieder leicht fallende Ölpreise erwartet. Zum 31. Dezember 2024 wurden die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2025 bei 71,21 USD/bbl und zur Lieferung im Dezember 2026 bei 69,32 USD/bbl gehandelt. Marktteilnehmer gehen angesichts des fortdauernden russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des Nahostkonflikts allerdings von einer anhaltend hohen Volatilität aus und konstatierten ein hohes Maß an Prognoseunsicherheit.

BRANCHENAUSBLICK

Passagierverkehr wird im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich weiter wachsen

Die International Air Transport Association (IATA) geht davon aus, dass der globale Passagierverkehr – gemessen an den weltweit verkauften Passagierkilometern – im Jahr 2025 trotz geopolitischer Krisen und erheblicher Lieferengpässe bei neuen Flugzeugen eine Wachstumsrate von 8 % gegenüber Vorjahr aufweisen wird (Vorjahr: 11 %). Damit würde der Passagierverkehr das Vorkrisenniveau von 2019 um 13 % übertreffen.

In ihrer Prognose für 2025 erwartet die IATA dabei deutliche regionale Wachstumsunterschiede. Der stärkste Zuwachs wird mit 12 % für die Region Asien/Pazifik erwartet, gefolgt vom Nahen Osten mit 10 %. Für Afrika und Lateinamerika wird ein Wachstum von jeweils 8 % und für Europa von 7 % prognostiziert. Für Nordamerika wird mit 3 % das geringste Wachstum erwartet.

Für die europäischen Fluggesellschaften erwarten die Finanzanalytistinnen und -analysten im Jahr 2025 eine robuste Nachfrage, die durch den anhaltend starken Premium-Tourismus sowie von einer langsamem, aber stetigen Erholung des Geschäftsreiseverkehrs getrieben wird. Darüber hinaus scheint sich der Trend fortzusetzen, dass die Zahlungsbereitschaft der Verbraucher für Reisen ausgesprochen hoch ist. Folglich dürfte sich die Reisenachfrage besser entwickeln, als es die allgemeine Lage der europäischen Wirtschaft derzeit vermuten lässt.

Neben einer soliden Nachfrageentwicklung ist gleichzeitig davon auszugehen, dass die Angebotsseite weiterhin beschränkt bleibt – beispielsweise durch fehlendes Personal an Flughäfen, in der Flugsicherung und bei Airlines sowie durch Verspätungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge. Dementsprechend bleibt das Kapazitätswachstum weiterhin limitiert durch externe Faktoren und wird dieses Jahr wohl moderater ausfallen als in den Vorjahren. Sofern die Ausfälle der Pratt-&-Whitney-GTF-Motorfamilie überwunden werden, wird der innereuropäische Verkehr gegebenenfalls etwas stärker wachsen als der Transatlantikverkehr, wo die Kapazität wahrscheinlich weitgehend unverändert bleibt im Vergleich zu 2024. Die gemäßigten Wachstumsaussichten in diesen beiden Märkten lässt für 2025 auf stabile Durchschnittserlöse schließen. Derzeit verspricht der starke US-Dollar zusätzliches positives Umsatzpotential auf dem Nordatlantik für europäische Netzwerk-Airlines.

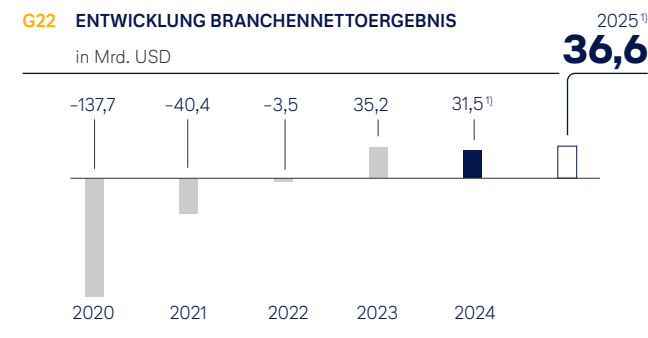
Weniger positiv sieht das Bild in Asien und insbesondere in China aus. Dort sind die Finanzanalytistinnen und -analysten verhaltener und erwarten dank makroökonomischen Herausforderungen und einem Kapazitätswachstum weit über dem Branchendurchschnitt ein weiterhin schwieriges Umfeld für europäische Fluggesellschaften.

Hinsichtlich der Entwicklung der Durchschnittserlöse rechnet die IATA für das Jahr 2025 mit einem Rückgang um 3,7 % gegenüber Vorjahr (Vorjahr: Rückgang um 5,6 %). Für das Nettoergebnis der Branche wird mit einem Gewinn von 36,6 Mrd. USD gerechnet (Vorjahr: 31,5 Mrd. USD).

Luftfrachtverkehr soll im Jahr 2025 weiter wachsen

Für den weltweiten Luftfrachtverkehr rechnet die IATA für das Jahr 2025 mit einem weiteren Wachstum der verkauften Fracht-Tonnenkilometer um 6 % (Vorjahr: Wachstum um 12 %).

Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird für 2025 jedoch ein leichter Rückgang um 0,7 % erwartet (Vorjahr: Rückgang um 3,7 %). Damit lägen die marktweiten Durchschnittserlöse aber weiter um 36 % über dem Vorkrisenniveau.



¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Industry Statistics (12/2024).

Weitere Erholung im MRO-Markt erwartet

Die Luftfahrtindustrie befindet sich in einer Transformationsphase von den gängigen Flugzeugmustern hin zu neuen, effizienteren Technologien. Die führenden Flugzeughersteller erreichen allerdings aufgrund von Lieferkettenproblemen noch nicht die ursprünglich geplanten Produktionsraten, was insbesondere die neuen Flugzeugtypen des Herstellers Boeing betrifft.

Zudem müssen die neuen Triebwerkstechnologien (wie die Pratt-&-Whitney-GTF-Motorfamilie und die LEAP-Motorfamilie von CFM International) mit behördlich angeordneten Upgrades und Modifikationen nachgerüstet werden. Dies hat zur Folge, dass diese Triebwerke der neuen Generation früher als erwartet in die noch im Aufbau befindlichen Reparaturnetzwerke integriert werden müssen. Gleichzeitig besteht eine weiterhin hohe Nachfrage nach Wartungsleistungen für Triebwerke der alten Generation, da die Fluggesellschaften sich gezwungen sehen, sie länger zu nutzen. Darüber hinaus steigt die Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen aufgrund der anhaltend starken Nachfrage nach Flugreisen.

Gemäß der Prognose des Beratungsunternehmens ICF wird für das Jahr 2025 ein globales Wachstum des MRO-Marktes (ohne Embargoländer) von 4 % gegenüber dem Vorjahr erwartet. Die Wachstumsraten in den einzelnen Regionen liegen bei 4 %

Prognosebericht

Änderungen in Geschäft und Organisation | Ausblick Lufthansa Group

für Amerika und 5 % für APAC (Asien/Pazifik) und für EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika). Allerdings kann dieses Wachstum auch weiterhin durch äußere Einflüsse wie geopolitische Faktoren, Inflation oder Lieferketteninstabilität massiv beeinflusst werden.

ÄNDERUNGEN IN GESCHÄFT UND ORGANISATION

Die Lufthansa Group überprüft regelmäßig ihre Organisationsstruktur auf Aktualität und passt sie gegebenenfalls veränderten Rahmenbedingungen an. In allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group werden Chancen zur Effizienzsteigerung ergriffen und in den Planungen berücksichtigt.

Im Rahmen eines konzernweiten Programms sollen die übergreifende Matrixorganisation optimiert und einzelne Programme zur Gewinnsteigerung in der Lufthansa Group synchronisiert werden. Dadurch soll das Profitabilitätsniveau gesteigert werden. Zu den Programmen zählen das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines und das Ambition 2030 Programm von Lufthansa Technik. ➤ **Geschäftsfelder.**

Hinsichtlich der Ausrichtung der Lufthansa Group als Airline Group wird nach dem Erwerb von 41 % der Anteile von ITA Airways die Integration der Airline in die Lufthansa Group im Jahr 2025 vorangetrieben. Darüber hinaus bestehen Optionen für den Erwerb der übrigen Anteile an ITA Airways, die erstmals im Laufe des Jahres 2025 ausgeübt werden können.

Im Rahmen seiner Portfoliosteuerung überprüft der Konzern seine Aktivitäten außerhalb der Airlines regelmäßig auf Synergien mit dem Kerngeschäft und die langfristigen Wachstumsaussichten.

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Lufthansa Group geht von positivem Geschäftsverlauf im Geschäftsjahr 2025 aus

Auf Grundlage der dargestellten Prognosen für die Entwicklung der Gesamtwirtschaft und der Branchen, in denen der Konzern aktiv ist, geht die Lufthansa Group von einem positiven Geschäftsverlauf im Jahr 2025 aus. Die Erwartung stützt sich insbesondere auf die anhaltend hohe Nachfrage bei den Passagier-Airlines, die sich auch zu Beginn des Jahres 2025 in Form einer weiterhin positiven Entwicklung bei den Neubuchungen widerspiegelt. Ebenso deutet die Auftragslage im Geschäftsfeld Technik auf eine weiterhin starke Nachfrage hin. Gleichzeitig erwartet die Lufthansa Group, dass das Jahr 2025 ein Jahr des Übergangs sein wird: Trotz voraussichtlicher erster Erfolge wird das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines noch nicht sein volles Potenzial entfalten, und trotz weiterer erwarteter Flugzeugauslieferungen wird ein Großteil der bestellten Flugzeuge neuester Generation bis zum Jahresende noch nicht geliefert sein. Dementsprechend sind die positiven Ergebniseffekte in 2025 eher gering.

Ausblick ist Unsicherheiten unterworfen

Angesichts der kurzfristigen Buchungszyklen im Passagiergeschäft, des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts, der Ungewissheit hinsichtlich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge sowie der Unsicherheiten im geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld unterliegt der Finanzausblick der Lufthansa Group einer Prognoseunsicherheit. So ist die operative und finanzielle Entwicklung unter anderem von der weiteren Entwicklung des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des Nahostkonflikts beeinflusst. Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Ausblick, insbesondere die Auswirkungen der Inflationsbekämpfung seitens der großen Notenbanken weltweit auf die konjunkturelle Entwicklung, können die Kundennachfrage potenziell wesentlich beeinflussen.

Weiterer Ausbau der Kapazität geplant

Ungeachtet der genannten Unsicherheiten geht die Lufthansa Group davon aus, dass die Nachfrage nach Flugreisen im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr weiter steigen wird. Das Flugangebot soll deshalb weiter ausgeweitet werden. Insgesamt erwartet die Lufthansa Group, dass die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2025 um rund 4 % gegenüber Vorjahr steigen wird.

Umsatz und Ergebnis der Lufthansa Group werden voraussichtlich steigen

Für die Lufthansa Group wird im Geschäftsjahr 2025 ein klarer Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr erwartet. Die Lufthansa Group erwartet, dass das Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2025 deutlich über Vorjahr liegen wird. Vor allem der weitere Kapazitätsausbau bei den Passagier-Airlines, die voraussichtliche Entwicklung des Treibstoffpreises und das erwartete Wachstum in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik werden dafür voraussichtlich maßgeblich sein.

Positive Ergebnisentwicklung in allen Geschäftsfeldern erwartet

Für das Geschäftsfeld Passagier-Airlines erwartet die Lufthansa Group einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse, basierend auf der anhaltend starken Nachfrage und dem geplanten Kapazitätsausbau im Jahr 2025. Für das Adjusted EBIT wird ein deutlicher Anstieg gegenüber Vorjahr erwartet.

Für das Geschäftsfeld Logistik rechnet die Lufthansa Group mit einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse und einem deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr. Grund hierfür ist eine steigende Geschäftsaktivität in relevanten Wachstumsmärkten wie beispielsweise Asien.

Für das Geschäftsfeld Technik wird ein klarer Anstieg der Umsatzerlöse sowie des Adjusted EBIT erwartet, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Lufthansa Industry Solutions aufgrund einer konzerninternen Umorganisation nicht mehr Teil des Geschäftsfelds Technik sein wird. Ursache für die erwartete positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung ist



Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

eine anhaltend starke Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen, der jedoch auch eine weiterhin hohe Kosteninflation gegenübersteht.

Adjusted Free Cashflow in etwa auf Vorjahresniveau erwartet

Die Nettoinvestitionen der Lufthansa Group werden im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich zwischen 2,7 Mrd. EUR und 3,3 Mrd. EUR liegen. Die Investitionen werden im Wesentlichen auf Flugzeuge entfallen. Zuflüsse aufgrund von Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen werden höhere Bruttoinvestitionen teilweise ausgleichen.

Unter Einbezug der prognostizierten Ergebnisentwicklung wird für das Geschäftsjahr 2025 ein Adjusted Free Cashflow in etwa auf Vorjahresniveau erwartet.

Die Ungewissheit hinsichtlich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge ist hierbei einer der wesentlichen Unsicherheitsfaktoren.

Leichte Verringerung der CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer erwartet

Im Jahr 2025 hat die Lufthansa Group das Ziel, an ihre Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Umweltauswirkungen anzuknüpfen. Vor allem die fortgesetzte Flottenmodernisierung wird voraussichtlich einen positiven Effekt auf den spezifischen CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, haben. Die Lufthansa Group erwartet deshalb, dass sich die spezifischen CO₂-Emissionen gegenüber Vorjahr leicht verringern werden.

T045 PROGNOSE WESENTLICHER KPIS¹⁾

		Ergebnis 2024	Prognose 2025
Umsatz	Mio. €	37.581	klarer Anstieg
Adjusted EBIT	Mio. €	1.645	deutlich über Vorjahr
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.392	zwischen 2,7 und 3,3 Mrd. EUR
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	840	in etwa auf Vorjahresniveau
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	87,5	leichter Rückgang

¹⁾ Adjusted ROCE als abgeleitete Größe nicht explizit Teil des jährlichen Ausblicks.

**GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS
ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG
DER LUFTHANSA GROUP**

Das makroökonomische Umfeld wird auch im Jahr 2025 herausfordernd bleiben. Das globale Wirtschaftswachstum wird voraussichtlich nur verhalten ausfallen und die Inflation wird sich weiterhin oberhalb des von den globalen Notenbanken ausgegebenen Zielniveaus bewegen.

Dennoch ist der Wunsch der Menschen zu reisen weiterhin groß. Daher erwarten wir im Jahr 2025 eine anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen, die unsere operative und finanzielle Entwicklung stützen wird.

Auf die strukturellen Veränderungen im Marktumfeld haben wir uns gut eingestellt. Weiterhin haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Effizienz- und Profitabilitätssteigerung initiiert. 2025 wird ein Jahr des Übergangs sein. Das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines wird sein volles Potenzial noch nicht entfalten und auch Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge werden uns weiterhin belasten. Dennoch gehen wir von einem positiven Geschäftsverlauf im Geschäftsjahr 2025 aus und erwarten eine deutliche Verbesserung des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr.

Der Unternehmensausblick ist allerdings auch weiterhin Unsicherheiten unterworfen. So stellen die politischen und wirtschaftlichen Folgen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des Nahostkonflikts ein wesentliches Risiko für den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group dar. Ebenso bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung des Ölpreises sowie der Maßnahmen der Zentralbanken und deren Auswirkungen auf die Inflation und die konjunkturelle Entwicklung.

Aufbauend auf den für das Jahr 2025 prognostizierten Entwicklungen ist der Vorstand überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung des Unternehmens am Jahresende 2024 sowie die fortgesetzten Maßnahmen zur Effizienz- und Profitabilitätssteigerung den Fortbestand der Lufthansa Group über den Prognosezeitraum hinaus sichern werden, selbst wenn die tatsächliche Entwicklung hinter den in diesem Bericht dargestellten Prognosen zurückbleibt.

CORPORATE GOVERNANCE

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley

Ehemaliger Vorsitzender der
Geschäftsleitung der Merck KGaA
Vorsitzender

Christine Behle

Stellvertretende Vorsitzende der
Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Tim Busse

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Erich Clementi

Vorsitzender des Aufsichtsrats E.ON SE

Thomas Enders

Ehemaliger CEO Airbus SE

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats der
Kühne Holding AG

Sara Grubisic

Purserin
Arbeitnehmervertreterin

Sara Hennicken (seit 7. Mai 2024)

Finanzvorständin
Fresenius Management SE

Christian Hirsch

Referent Information Management/
freigestelltes
Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreter

Jamila Jadran

Senior Project Manager/freigestelltes
Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreterin

Arne Christian Karstens

Erster Offizier
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Michael Kerkloh (bis 7. Mai 2024)

Ehemaliger Vorsitzender der
Geschäftsführung der
Flughafen München GmbH

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands
Henkel AG & Co. KGaA

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport/
Industry Charges
Arbeitnehmervertreter

Harald Krüger

Geschäftsführender Gesellschafter der
KC&C GmbH und ehemaliger Vorsitzen-
der des Vorstands BMW AG

Marvin Reschinsky

Gewerkschaftssekretär ver.di
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application Management
Airport Services/freigestelltes
Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreterin

Britta Seeger

Mitglied des Vorstands der
Mercedes-Benz Group AG

Astrid Stange

Vorstandsvorsitzende der
ELEMENT Insurance AG

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende
Hamburger Hafen und Logistik AG

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Ehrevorsitzender

Dipl.-Ing. Jürgen Weber

Ehemaliger Vorsitzender des
Aufsichtsrats Deutsche Lufthansa AG

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

Vorstand

Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands

Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)

Mitglied des Vorstands

Markenführung & Nachhaltigkeit

Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)

Mitglied des Vorstands

Globale Märkte & Netzmanagement

Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)

Mitglied des Vorstands

Flotte & Technologie

Michael Niggemann

Mitglied des Vorstands

Personal & Recht,

Finanzen (kommissarisch vom 8. Mai bis zum

14. September 2024),

Arbeitsdirektor

Remco Steenbergen (bis 7. Mai 2024)

Mitglied des Vorstands

Finanzen

Till Streichert (seit 15. September 2024)

Mitglied des Vorstands

Finanzen

Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)

Mitglied des Vorstands

Technik & IT

Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)

Mitglied des Vorstands

Globale Märkte & kommerzielle Steuerung Hubs



MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2024)

Christine Behle

- a) BREMER LAGERHAUS GESELLSCHAFT
– Aktiengesellschaft von 1877 –³⁾ (stellv. Vorsitz)

Erich Clementi

- a) E.ON SE³⁾ (Vorsitz)

Thomas Enders

- b) GE Aerospace³⁾, USA
Lilium NV³⁾, Niederlande (Vorsitz)
Linde plc³⁾, Republik Irland
Helsing GmbH (Beirat, Co-Vorsitz)

Karl Gernandt

- a) Hapag-Lloyd AG (stellv. Vorsitz)³⁾
Kühne + Nagel AG & Co. KG (Vorsitz)¹⁾
(bis 1. April 2024)
- b) Kühne + Nagel International AG, Schweiz
(stellv. Vorsitz)^{2), 3)}
Kühne Holding AG, Schweiz (Vorsitz)²⁾
Kühne & Nagel AG, Luxemburg (Vorsitz)²⁾
(bis 1. April 2024)
Kühne Logistics University gGmbH²⁾
Kühne Real Estate AG (Vorsitz)²⁾
SIGNA Prime Selection AG, Österreich (bis 10. April 2024)
HGK Hochgebirgsklinik Davos AG, Schweiz

Sara Hennicken (seit 7. Mai 2024)

- a) Fresenius Kabi AG (stellv. Vorsitz)¹⁾
Fresenius Medical Care AG³⁾
- b) VAMED AG, Österreich (stellv. Vorsitz)²⁾

Michael Kerkloh (bis 7. Mai 2024)

- a) Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
- b) NEOM Aviation Founding Board, Saudi-Arabien

Carsten Knobel

- b) Kühne Holding AG, Schweiz

Harald Krüger

- a) Deutsche Telekom AG³⁾

Marvin Reschinsky

- a) Eurowings GmbH (stellv. Vorsitz)

Britta Seeger

- a) Mercedes-AMG GmbH¹⁾
Mercedes-Benz Mobility AG¹⁾
- b) Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., China
Mercedes-Benz (China) Ltd.²⁾, China (stellv. Vorsitz)
smart Automobile Co. Ltd.²⁾, China
smart Mobility Pte. Ltd., Singapur
smart Mobility International Pte. Ltd., Singapur

Astrid Stange

- b) Atos SE³⁾, Frankreich
Sampo plc³⁾, Finnland (seit 25. April 2024)
Moody's Investor Service Ltd., Vereinigtes Königreich

Angela Titzrath

- a) Evonik Industries AG³⁾
Talanx AG³⁾
HDI V.a.G.
- b) Metrans a.s.²⁾, Tschechien

¹⁾ Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

²⁾ Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

¹⁾ Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2024)

Carsten Spohr

- a) Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft³⁾

Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)

- b) Austrian Airlines AG²⁾, Österreich (Vorsitz bis 30. Juni 2024)
SN Airholding SA/NV²⁾, Belgien (Vorsitz bis 30. Juni 2024)

Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)

- a) Eurowings GmbH¹⁾ (Vorsitz bis 30. Juni 2024)
EW Discover GmbH¹⁾ (Vorsitz bis 30. Juni 2024)
Fraport AG³⁾
- b) Güneş Ekspres Havacılık A.S. (SunExpress), Türkei

Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾ (Vorsitz bis 30. Juni 2024)

Michael Niggemann

- a) Lufthansa Cargo AG¹⁾ (Vorsitz)
Eurowings GmbH¹⁾ (seit 1. Juli 2024, Vorsitz seit 1. August 2024)

Remco Steenbergen (bis 7. Mai 2024)

- a) Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH¹⁾ (bis 7. Mai 2024)
Lufthansa Technik AG¹⁾ (bis 7. Mai 2024)
- b) Swiss International Air Lines AG²⁾, Schweiz (bis 7. Mai 2024)
Sandoz Group AG³⁾, Schweiz

Till Streichert (seit 15. September 2024)

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾ (seit 15. September 2024)
- b) Austrian Airlines AG²⁾, Österreich (seit 15. September 2024, Vorsitz seit 20. September 2024)

Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾ (seit 1. Juli 2024, Vorsitz seit 12. September 2024)
Siemens AG³⁾
- b) The Exploration Company GmbH

Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)

- b) SN Airholding SA/NV²⁾, Belgien (seit 8. August 2024, Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG²⁾, Schweiz (seit 1. Juli 2024, stellv. Vorsitz)

¹⁾ Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

²⁾ 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, Aktiegattungen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.067.690.682,88 EUR, eingeteilt in 1.198.316.673 auf den Namen lautende Stückaktien. Auf jede Stückaktie entfällt ein rechnerischer Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung nur verweigern, wenn durch die Eintragung der neuen Aktionärin/des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah im Geschäftsjahr 2024 nicht. Die Aktionärinnen und Aktionäre nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen

Zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrsbetriebsgenehmigung sowie der Luftverkehrsrechte zum Anflug diverser internationaler Ziele ist ein Anteil deutscher beziehungsweise europäischer Aktionärinnen und Aktionäre von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre 40 %, ist die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG insbesondere befugt, eigene Aktien zu erwerben. Wird ein Ausländeranteil von 45 % im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der

Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre der 50 %-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre ins Aktienregister verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung). Die Gesellschaft ist weiterhin ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats zuletzt eingetragene Aktionärinnen und Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionärinnen und Aktionäre die Rechte aus den betroffenen Aktien nicht mehr ausüben. Wird der Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachgekommen, ist die Gesellschaft nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen berechtigt, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären. Am 31. Dezember 2024 lag der Anteil ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre im Aktienregister der Gesellschaft bei 20,7 %. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine Maßnahmen ergriffen, um den Ausländeranteil zu begrenzen. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Im Rahmen der jährlichen Aktienbeteiligungsprogramme für Mitarbeitende und Führungskräfte bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von bis zu vier Jahren.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10 % der Stimmrechte

Der Gesellschaft lagen per 31. Dezember 2024 folgende Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 % der Stimmrechte übersteigen:

— Kühne Aviation GmbH, Hamburg, Deutschland: 15,01 % (Meldung vom 6. Juli 2022)

Inhaberinnen und Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind bei der Gesellschaft nicht vorhanden.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihrer Mitarbeiterprogramme Aktien an Mitarbeitende ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitenden unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeitenden können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionärinnen und Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung ausüben.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung beziehungsweise Abberufung der Vorstandsmitglieder und Änderung der Satzung

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitz des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung durch die Aktionärinnen und Aktionäre vertretenen Grundkapitals, sofern nicht die Satzung oder zwingende Vorschriften des Aktiengesetzes etwas Abweichendes bestimmen (§ 18 Abs. 1 der Satzung). 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.



Corporate Governance

Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2024 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 1.000.000.000,00 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 92.752.565,76 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2024 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2029 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 100.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeitenden gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft im Berichtszeitraum in Höhe von 4.347.712,00 EUR Gebrauch, um 1.698.325 neue Aktien auszugeben.

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2024 über ein bedingtes Kapital aus dem Jahr 2020 in Höhe von 122.417.728,00 EUR sowie ein bedingtes Kapital aus dem Jahr 2022 in Höhe von 306.044.326,40 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 4. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen (Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte und/ oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibun-

gen“) im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.500.000.000,00 EUR zu begeben und Inhaberinnen und Inhabern beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubigern Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 122.417.728,00 EUR zu gewähren. Das Grundkapital der Gesellschaft wurde dementsprechend um bis zu 122.417.728,00 EUR durch Ausgabe von bis zu 47.819.425,00, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht.

Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Schuldverschreibungen, die von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 ausgegeben wurden, von ihren Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger ausgegebener Schuldverschreibungen mit Wandlungspflicht ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren, und soweit nicht jeweils ein Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Berichtsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten, durch die Erfüllung von Wandlungspflichten oder durch die Ausübung von Andienungsrechten entstehen, am Gewinn teil.

Von der am 5. Mai 2020 erteilten Ermächtigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.500.000.000,00 EUR hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats im November 2020 durch Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 600.000.000,00 EUR teilweise Gebrauch gemacht. Wandlungsrechte aus den ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen wurden bislang noch nicht ausgeübt, weshalb das von der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 beschlossene bedingte Kapital in Höhe von 122.417.728,00 EUR unverändert fortbe-

steht. Die Ermächtigung vom 5. Mai 2020 zur Ausgabe weiterer Schuldverschreibungen wurde am 4. Mai 2021 aufgehoben.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Mai 2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf die Inhaberinnen und Inhaber oder auf den Namen lautende Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.750.000.000,00 EUR zu begeben und den Inhaberinnen und Inhabern beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubigern solcher Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 306.044.326,40 EUR zu gewähren. Das Grundkapital der Gesellschaft wurde dementsprechend durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 um bis zu 306.044.326,40 EUR durch Ausgabe von bis zu 119.548.565 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht.

Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem jeweils festzusetzenden Wandlungs- oder Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch gemacht wird oder zur Wandlung verpflichtete Inhaberinnen und Inhaber oder Gläubigerinnen und Gläubiger von Schuldverschreibungen ihre Verpflichtung zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren, und soweit jeweils nicht ein Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen – sofern sie durch rechtzeitige Ausübung bis zum Beginn der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft entstehen – vom Beginn des vorhergehenden Geschäftsjahres, ansonsten jeweils vom



Corporate Governance

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

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 ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Von der Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und Erwerb eigener Aktien [↗ Konzernabschluss, Erläuterung 34.](#)

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Das von der Gesellschaft betriebene Euro-Medium-Term-Note(EMTN)-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel, wonach Gläubigerinnen und Gläubiger von darunter 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 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 3. September 2028
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2029

- Anleihe über 750 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 21. Mai 2030
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 3. September 2032

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 2,5 Mrd. EUR sowie weitere Schuldscheindarlehenverträge abgeschlossen, die ähnliche Kontrollwechselklauseln beinhalten. Davon sind zum 31. Dezember 2024 insgesamt noch 349 Mio. EUR ausstehend.

Im November 2020 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Wandelanleihe über 600 Mio. EUR mit Fälligkeit am 17. November 2025 begeben. Die Bedingungen der Anleihe beinhalten eine Kontrollwechselklausel, wonach der Wandlungspreis angepasst wird und Gläubigerinnen und Gläubiger im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Ein Kontrollwechsel tritt ein, wenn eine Person oder mehrere Personen die Kontrolle über die Deutsche Lufthansa AG erlangen oder im Fall eines Pflichtangebots für Stammaktien eine Situation eintritt, in der Stammaktien zusammen insgesamt mehr als 50 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG gewähren.

Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmenden 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.](#)

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 Webseite der Gesellschaft unter http://www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmens-fuehrung öffentlich zugänglich gemacht.



ZUSAMMENGEFASSTE NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

INHALT

102	Über diese nichtfinanzielle Erklärung	190	S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens
104	ESRS2 – Allgemeine Angaben	190	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
104	Grundlagen für die Erstellung	190	Strategie
106	Governance	192	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
117	Strategie	196	Kennzahlen und Ziele
141	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	199	S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
153	E1 – Klimawandel	199	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
153	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick	199	Strategie
153	Strategie und Governance	201	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
154	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	206	Kennzahlen und Ziele
161	Kennzahlen und Ziele	206	S4 – Konsumenten und Endverbraucher
165	E2 – Umweltverschmutzung	206	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
165	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick	206	Strategie
165	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	208	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
167	Kennzahlen und Ziele	216	Kennzahlen und Ziele
168	E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	217	Berechnungsgrundlagen 2024 – Soziales
168	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick	220	G1 – Unternehmensführung
168	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	220	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
172	Kennzahlen und Ziele	220	Governance
174	Berechnungsgrundlagen 2024 – Umwelt	220	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
183	Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852	228	Kennzahlen und Ziele
		233	Berechnungsgrundlagen 2024 – Governance



Nachhaltigkeit ist Bestandteil der Unternehmensstrategie der Lufthansa Group

Nachhaltiges und verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln ist fest in der Unternehmensstrategie der Lufthansa Group verankert. Aus Überzeugung sieht sich die Lufthansa Group verpflichtet, für ihre Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende und Investorinnen und Investoren langfristig Wert zu schaffen und ihrer Verantwortung gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft gerecht zu werden.

Als eine der weltweit größten und führenden Airline-Gruppen strebt die Lufthansa Group danach, den globalen Luftverkehr auch im Bereich Nachhaltigkeit aktiv mitzugestalten und Maßstäbe zu setzen. Sie folgt dem Leitsatz: Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Wirtschaftsräume auf nachhaltige Weise. Dabei nutzt sie das Potenzial von Innovation und Digitalisierung, um ihren Fokus auf Nachhaltigkeit zu verstärken. Der Dialog mit Stakeholdern sowie die Einhaltung unternehmensweiter Standards spielen dabei eine zentrale Rolle, um die Balance zwischen wirtschaftlichem Erfolg und gesellschaftlicher Verantwortung zu gewährleisten.

Die Lufthansa Group setzt sich anspruchsvolle Nachhaltigkeitsziele

Um ihre Nachhaltigkeitsstrategie ganzheitlich umzusetzen, verfolgt die Lufthansa Group sowohl ökologische, soziale als auch Governance-Ziele, die mit konkreten und definierten Maßnahmen hinterlegt werden.

Im Umweltbereich liegt der Schwerpunkt auf der Reduktion von CO₂-Emissionen, der Entwicklung von innovativen technischen Lösungen wie auf dem Ausbau emissionsärmerer Technologien und dem Einsatz zirkulärer und nachwachsender Materialien wie zum Beispiel durch Austausch von Einweg- gegen wiederverwendbare Materialien.

Gleichzeitig fördert die Lufthansa Group faire und sichere Arbeitsbedingungen, stärkt Vielfalt und Chancengleichheit und agiert verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Durch stringente Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten sollen Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien eingehalten werden. Dies umfasst die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, die Förderung des Einsatzes nachhaltiger Materialien sowie die Überprüfung von Arbeitsbedingungen und Umweltpraktiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Darüber hinaus möchte die Lufthansa Group durch die Förderung einer inklusiven Unternehmenskultur sowie höchster Standards im Bereich Corporate Governance gesetzeskonformes und integriertes Handeln konzernweit in den Unternehmensstrukturen verankern.

Verantwortliches Handeln wird durch strategische Partnerschaften und Nachhaltigkeitsinitiativen gestärkt

Die Lufthansa Group hat sich bereits 2002 den zehn Prinzipien des UN Global Compact für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung verpflichtet und setzt damit ein Zeichen für langfristiges Engagement sowie für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und eine nachhaltige Entwicklung. Zusätzlich engagiert sich die Lufthansa Group seit 2015 für die Umsetzung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und deren Sustainable Development Goals (SDGs). Um zur Erreichung dieser Ziele beizutragen, konzentriert sich die Lufthansa Group auf 10 SDGs, bei denen sie ihren negativen Einfluss reduzieren oder ihren positiven Effekt steigern kann. Eine detaillierte Übersicht der spezifischen Beiträge zu den SDGs ist im Anhang des Lageberichts enthalten.

➔ T222 SDG-Index.

G23 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



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
Über diese nichtfinanzielle Erklärung

Darüber hinaus ist die Lufthansa Group langjähriges Mitglied der International Air Transport Association (IATA), des internationalen Dachverbands der Fluggesellschaften, und engagiert sich aktiv in dieser globalen Organisation für die Förderung von Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit in der Luftfahrtindustrie. Sie arbeitet eng mit anderen Mitgliedern zusammen, um gemeinsame Standards und Methoden zu entwickeln, umzusetzen, Innovationen voranzutreiben und die Transformation hin zu einer emissionsärmeren Luftfahrt aktiv mitzugestalten.




Externe Bewertungen

Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird überdurchschnittlich bewertet

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird auch im Berichtsjahr positiv bewertet und liegt in vielen Kategorien über dem Branchendurchschnitt:

G24 NACHHALTIGKEITSRATINGS

Stand: 31.12.2024

 	 AA
 26,0 Medium Risk (12/2024)	
 B	
 C+ Prime Rating	 44 CSAScore von 100

ÜBER DIESE NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Die Deutsche Lufthansa AG erstellt und veröffentlicht die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit § 315b und § 315c HGB in Verbindung mit §§ 289c bis 289e HGB und der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und Art. 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/852 (EU-Taxonomie-Verordnung).

CSRD und ESRS als neuer europäischer Rahmen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) stellt eine erhebliche Erweiterung der bisherigen EU-Richtlinien zur nichtfinanziellen Berichterstattung dar. Sie trat am 5. Januar 2023 auf EU-Ebene in Kraft und ist durch die EU-Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen. Hierbei sollen unter anderem große kapitalmarktorientierte Unternehmen in der EU im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung dazu verpflichtet werden, umfassend über die Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeiten auf Nachhaltigkeitsaspekte sowie über die Einflüsse von Nachhaltigkeitsaspekten auf den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens zu berichten. Zu diesem Zweck hat die EU eine Reihe europäischer Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung, die European Sustainability Reporting Standards (ESRS), als delegierte Verordnung verabschiedet, die unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten gilt.

Das nationale CSRD-Umsetzungsgesetz (CSRD-UmsG) ist in Deutschland bis zum 31. Dezember 2024 noch nicht in Kraft getreten, weshalb für die Lufthansa Group weiterhin die bisher geltenden Anforderungen des aktuellen Rechtsrahmens anzuwenden sind.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Deutschen Lufthansa AG ist erstmals unter vollständiger Beachtung der ESRS erstellt

Die Lufthansa Group hat sich in Erwartung einer rechtzeitigen Umsetzung der CSRD in deutsches Recht umfassend auf die erstmalige Berichterstattung gemäß der CSRD beziehungsweise den ESRS vorbereitet. In Anbetracht dessen hat das Unternehmen beschlossen, bereits ab dem Jahr 2024 einen Wechsel vom international anerkannten GRI-Standard (Global Reporting Initiative) auf die künftig anzuwendenden ESRS als europäisches Rahmenwerk für die Erstellung ihres Berichts vorzunehmen. Die Anforderungen der ESRS werden für das Geschäftsjahr 2024 freiwillig unter Anwendung der verfügbaren Übergangsregelungen vollständig umgesetzt.

Struktur und Methodik der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung

Die Deutsche Lufthansa AG legt eine nichtfinanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernklärung gemeinsam als zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung vor. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Lufthansa Group ist integraler Bestandteil des Lageberichts und ergänzt das Management-Kapitel. In Einklang mit den Anforderungen der ESRS wurden die wesentlichen Themen anhand ihrer Auswirkungen, ihrer Relevanz sowie der Bewertung potenzieller finanzieller Auswirkungen ausgewählt. Wesentliche 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 werden inhaltlich zusammengefasst und entsprechend den strukturellen Anforderungen der ESRS in vier Abschnitte gegliedert: allgemeine Angaben, Umwelt, Soziales und Governance.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
Über diese nichtfinanzielle Erklärung

Die einzelnen Abschnitte der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung orientieren sich ebenfalls an der Struktur der ESRS. Sämtliche ESRS-Anforderungen enthalten direkte Verweise auf relevante Abschnitte und Paragraphen des entsprechenden ESRS. Von der Möglichkeit der Referenzierung außerhalb der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wurde kein Gebrauch gemacht.

Im ersten Abschnitt wird ein Überblick über die grundlegende Vorgehensweise bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung, einschließlich der Darstellung der Wertschöpfungskette, der Einbindung der Stakeholder sowie der Wesentlichkeitsanalyse und angewandten Methodik gegeben. Angaben zu der Lufthansa Group Strategie, dem Geschäftsmodell und der Unternehmensführung aus dem übergreifenden Standard ESRS 2 sind ebenfalls in den allgemeinen Angaben enthalten.

Im Bereich Umwelt werden umfassende Informationen zu den ökologischen Maßnahmen bereitgestellt sowie den Anforderungen der Berichterstattungspflichten im Sinne der geltenden EU-Taxonomie-Verordnungen Rechnung getragen. Der Abschnitt umfasst unter anderem Klimaschutz, Umweltverschmutzung sowie Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sowie die EU-Taxonomie. Neben den ESRS- und EU-Taxonomie-Anforderungen stellt die Lufthansa Group auch weiterführende unternehmensspezifische Informationen zu den Themen Lärmverschmutzung sowie Austausch von Einwegplastikartikeln und Einwegaluminiumartikeln bereit.

Der Abschnitt Soziales enthält Angaben zu den Lufthansa Group eigenen Mitarbeitenden sowie zu Arbeitsbedingungen innerhalb der Wertschöpfungskette und Maßnahmen im Bereich der Kundinnen und Kunden.

Der Bereich Governance widmet sich den Maßnahmen zur verantwortungsvollen Unternehmensführung. Dazu gehören unter anderem die Compliance- und Risikomanagementsysteme sowie Maßnahmen zur Förderung von ethischem Geschäftsverhalten.

Überleitung der Nachhaltigkeitsaspekte zwischen den HGB-Anforderungen und dem ESRS-Rahmenwerk sowie Verortung der Aspekte

T046 NACHHALTIGKEITSAKPEKTE DER LUFTHANSA GROUP IM JAHR 2024 | §§ 289C UND 315C HGB

HGB-Nachhaltigkeitsaspekte	Themenkapitel im Bericht
Umweltbelange	E1 Klimawandel
	E2 Umweltverschmutzung
	E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
	EU-Taxonomie
Arbeitnehmerbelange	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
Sozialbelange	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
	S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
	S4 Kunden und Endverbraucher
	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
Einhaltung der Menschenrechte	S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
	S4 Kunden und Endverbraucher
	G1 Unternehmensführung
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	G1 Unternehmensführung

Ergänzend zur gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts, der mit dem Bericht über die Lage der Gesellschaft zusammengefasst ist, hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf freiwilliger Basis damit beauftragt, eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung durchzuführen.

Bedeutamste nichtfinanzielle Kennzahlen der Deutschen Lufthansa AG

Die Deutsche Lufthansa AG ist als Mutterunternehmen zudem zu weiterführenden nichtfinanziellen Angaben verpflichtet. Dies betrifft insbesondere die Berichterstattung der bedeutamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die durch das 2017 in

Kraft getretene deutsche CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz auch für die Deutsche Lufthansa AG als Mutterunternehmen verpflichtend wurde.

Für die im Berichtsjahr abzugebende nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 289b bis e HGB wurde im Lagebericht die integrierte Darstellung gewählt. Bei den vorstehenden Ausführungen im Lagebericht gelten alle Angaben, Regelungen, dargestellten Prozesse und Kennzahlen stets für die Lufthansa Group einschließlich der Deutschen Lufthansa AG. Es wurden keine zusätzlichen Aspekte nach dem deutschen CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz identifiziert, die ausschließlich für die Deutsche Lufthansa AG gelten.

T047 BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG IM JAHR 2024 | §§ 289B BIS E HGB

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren		2024
Gesamtanzahl der Beschäftigten	Personenanzahl	37.903
Boden	Personenanzahl	13.439
Kabine	Personenanzahl	19.590
Cockpit	Personenanzahl	4.874
Beschäftigte nach Geschlecht		-
Männlich	%	40,4 %
Weiblich	%	59,6 %
Anteil der Frauen in oberen Führungspositionen („Leadership Circle“ ¹⁾)		%
Quote berichtspflichtiger Arbeitsunfälle	Pro 1 Mio. Arbeitsstunden	11,0
Engagement Index	Index	3,7
Gramm CO ₂ pro Revenue-Tonnenkilometer (RTK)	g CO ₂ pro RTK	861
Scope-1-Treibhausgasemissionen aus dem Flugbetrieb	CO ₂ e in Tausend Tonnen	14.256

¹⁾ „Leadership Circle“ beinhaltet die oberste Führungsebene in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

ESRS2 – ALLGEMEINE ANGABEN

Grundlagen für die Erstellung

BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung 2024 der Deutschen Lufthansa AG wurde für alle konsolidierten Rechteinheiten mit operativer Geschäftstätigkeit erstellt. Somit umfassen die konsolidierten quantitativen und qualitativen Daten zu den Themen Umweltschutz, Soziales und

Unternehmensführung die Muttergesellschaft Deutsche Lufthansa AG und die von der Lufthansa Group kontrollierten Tochtergesellschaften. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden als Teil der Wertschöpfungskette betrachtet.

Im Allgemeinen entspricht der Berichtsumfang den gleichen Anforderungen der Finanzberichterstattung. Es gibt jedoch zwei Abweichungen von der Finanzberichterstattung: Zum einen ist der Berichtsumfang der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) der EU auf alle Tochtergesellschaften mit operativer Geschäftstätigkeit beschränkt, da

diese die relevanten rechtlichen Einheiten für die Berichterstattung über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind. Zum anderen hat die Lufthansa Group für finanziell nicht konsolidierte Tochtergesellschaften geprüft, ob diese Tochtergesellschaften zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beitragen. Dies war für das Geschäftsjahr 2024 nicht der Fall.

G25 WERTSCHÖPFUNGSKETTE DER LUFTHANSA GROUP

Geschäftsfelder: Passagier-Airlines, Fracht und Logistik, Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen: IT-Dienstleistungen, Flugschulen, Verwaltung

Geschäftsbeziehungen:

Privat- und Geschäftsreisende, Geschäftspartner, Firmenkunden, Mitarbeitende, Trainingsteilnehmende der Flugschulen, externe Airlines, Lieferanten, Flughafenservices/Systempartner, Speditionsunternehmen, Dienstleister für Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung, Entsorger und Wiederverkäufer

Geschäftsaktivitäten:

Vorgelagert

- Beschaffung von Flugzeugen/ Flugzeugteilen, Treibstoff
- Materialien und Dienstleistungen an Flughäfen
- Anlieferung von Fracht

Eigene Geschäftstätigkeit

-  Passagier- und Frachtflüge Kurz-, Mittel- und Langstrecken
-  IT-Dienstleistungen
-  Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung
-  Flugschulen
-  Verwaltung

Nachgelagert

- Weiterführende Reiseleistungen im Flugsegment
- Auslieferung von Fracht
- Abwicklung, Entsorgung und Recycling von Flugzeugen sowie weiteren Materialien

Geografie:

→ Global

- Zentrale: Frankfurt am Main, Deutschland
- Flughafen-Drehkreuze: Frankfurt am Main, München, Zürich, Wien, Brüssel
- Flüge nach Europa, Nord-, Mittel- und Südamerika, Afrika, in den asiatisch-pazifischen Raum und den Nahen Osten; Punkt-zu-Punkt-Verkehr in Europa
- Globale Fracht- und Logistik-Dienstleistungen
- Flugzeugüberholung und Technik-Werkstätten: asiatisch-pazifischer Raum, Europa, Naher Osten, Afrika, Nord-, Mittel- und Südamerika

→ Global

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

Die operativen Segmente der Lufthansa Group üben unterschiedliche Geschäftsaktivitäten aus, die zu Unterschieden in ihrer Wertschöpfungskette führen. Nachfolgend sind die Wertschöpfungsketten für die drei Geschäftsfelder der Lufthansa Group sowie für weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen beschrieben:

Geschäftsfelder Passagier-Airlines sowie Logistik

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Beschaffung und Leasing von Flugzeugen, Treibstoffen und anderen Gütern und Dienstleistungen für Boden- und Bordservice, Frachttransport und Logistikdienstleistungen

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung der Produkte und Services
- Verkauf von Flugzeugen
 - Entsorgung und Einspeisung von Materialien, wie Bordabfällen, in externe Recyclingkreisläufe
 - Transport, Abfertigung und Auslieferung von Produkten

Geschäftsfeld Technik – Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Beschaffung von Komponenten, Triebwerken, Ersatzteilen, Betriebsstoffen, Werkzeugen
- Einkauf von gebrauchten Geräten, beispielsweise aus der Flugzeugdemontage, zur Gewinnung von Ersatzteilen, unbrauchbarem Material zur Überholung zur Wiederverwendung, Einkauf von Leistungen zur Wartung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair and Overhaul, MRO)

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung weiterer Produkte und Dienstleistungen für unter anderem kommerzielle, staatliche und Sondereinsätze – beispielsweise VIP-Flugzeuge

- Zuführung nicht reparierbarer Flugzeugteile und -materialien einschließlich seltener Erden in externe Recyclingkreisläufe; Entsorgung von gefährlichen Stoffen, Chemikalien, Industrieabfällen und Abwässern

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen IT-Dienstleistungen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Beschaffung von Hardware-Ausrüstung und Betriebsmitteln
- Kauf von Computerprogrammen und IT-Infrastrukturdienstleistungen (zum Beispiel Server, Datenbankmanagement, Rechenzentren)

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung der verschiedenen Dienstleistungen
- Entsorgung oder Wiederverkauf von ausgemusterter Hardware, Abfall und Wasser

Finanzdienstleistungen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Beschaffung von Hardware-Ausrüstung, Versorgungsleistungen, Computerprogrammen und IT-Infrastrukturdienstleistungen

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung der verschiedenen Zahlungslösungen, wie zum Beispiel Firmenkarten, virtuelle Karten und Debitkontenlösungen
- Entsorgung oder Wiederverkauf von ausgemusterter Hardware, Abfall und Wasser

Flugschulen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Beschaffung von Hardware-Ausrüstung, Simulatoren und Betriebsmitteln
- Kauf von Computerprogrammen und IT-Infrastrukturdienstleistungen
- Beschaffung und Leasing von Flugzeugen, Treibstoffen und anderen Waren und Dienstleistungen für Schulungen

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung der digitalen Lösungen und verschiedenen Geräte sowie Schulungen
- Entsorgung oder Wiederverkauf von ausgemusterter Hardware-Ausrüstung, Simulatoren, Schulungsflugzeugen, Abfall und Wasser

Geschäftsbeziehungen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Lieferanten
- Dienstleister für Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung; Speditionsunternehmen
- Flughafenservices/Systempartner

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Privat- und Geschäftsreisende
- Geschäftspartner sowie Firmenkundinnen und -kunden
- Externe Airlines
- Flughafenservices/Systempartner
- Entsorger und Wiederverkäufer



Die Lufthansa Group macht von der Möglichkeit Gebrauch, bestimmte Informationen, die sich auf geistiges Eigentum, Fachwissen oder die Ergebnisse von Innovationen beziehen, in ihrer Berichterstattung auszulassen. Die Lufthansa Group beruft sich zudem auf die geltende Ausnahmeregelung und macht davon Gebrauch, keine Angaben zu bevorstehenden Entwicklungen oder sich in Verhandlungsphasen befindlichen Angelegenheiten zu tätigen.

BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen

Zeithorizonte orientieren sich am Risikomanagement der Lufthansa Group

Die Zeithorizonte für das Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen orientieren sich am Risikomanagement der Lufthansa Group. Der kurzfristige Zeithorizont entspricht dem Berichtszeitraum und damit einem Kalenderjahr. Der mittelfristige Zeithorizont weicht von der Definition der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) ab und umfasst mehr als ein, aber weniger als vier Jahre. Zeithorizonte, die länger als vier Jahre sind, werden als langfristig definiert. Die Lufthansa Group verwendet die unternehmenseigenen Zeithorizont-Definitionen, um konzernweite Konsistenz in allen Risikobewertungen zu gewährleisten – unabhängig von der Art des Risikos.

Schätzungen und Quellen zur Wertschöpfungskette variieren für einige Metriken

Für einige Metriken verwendet die Lufthansa Group indirekte Quellen zur Schätzung von Daten zur Wertschöpfungskette. Eine Auflistung aller Datenpunkte, bei denen Schätzungen zur Annäherung an Wertschöpfungsketteninformationen verwendet werden, findet sich in den Berechnungsgrundlagen wieder. Für das Berichtsjahr bestehen keine Datenpunkte mit hoher Mess- oder Ergebnisunsicherheit. Die Methodik und der entsprechende Genauigkeitsgrad werden – genauso wie Einzelheiten zu den Quellen von Bewertungs- oder Messunsicherheiten sowie Annahmen, Näherungswerte und Ermessensentscheidungen – in den themenspezifischen Kapiteln unter den jeweiligen Berechnungsgrundlagen beschrieben.

Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen

Für etwaige Anpassungen der Finanzdaten der Lufthansa Group ist das Corporate Accounting verantwortlich, etwaige Änderungen an diesen Zahlen werden in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nicht zusätzlich beschrieben. Bei nachhaltigkeitsbezogenen Daten wird individuell entschieden, ob Zahlen angepasst werden sollten. Die Entscheidungen basieren jeweils auf dem Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen mangelnder Vergleichbarkeit mit früheren Zeiträumen und erhöhter Genauigkeit durch zusätzliche Informationen. Wenn Zahlen angepasst werden, wird dies im Bericht an der entsprechenden Stelle angegeben. Überarbeitete Vergleichszahlen und die entsprechenden Unterschiede zwischen früheren und aktuellen Zahlen oder die Erklärung, dass die Erstellung von Vergleichszahlen nicht praktikabel ist, werden im Rahmen der themenspezifischen Kapitel beschrieben.

Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen

Sollte die Lufthansa Group Mess- oder Berechnungsfehler bei ihrer Berichterstattung feststellen, wird im darauffolgenden Bericht auf diese Fälle hingewiesen. Korrekturen und/oder die Umstände, wie der Fehler entstanden ist, werden im Rahmen der jeweiligen themenspezifischen Kapitel offengelegt.

Governance

GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Aufgaben und Zuständigkeiten der Mitglieder der Leitungs- und Aufsichtsorgane der Deutschen Lufthansa AG

Die Deutsche Lufthansa AG wird über die in Deutschland für Aktiengesellschaften gesetzlich vorgeschriebene Leitungs- und Überwachungsstruktur geführt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und legt die strategische Ausrichtung fest.

Der Vorstand erstattet dem Aufsichtsrat regelmäßig Bericht. So informiert der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig sowohl in den Aufsichtsratssitzungen als auch zwischen den Sitzungen über die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group sowie insbesondere zu den Themen Compliance, Risikomanagement, Interne Kontrollsysteme und IT Security.

Der Aufsichtsrat bestellt den Vorstand, berät ihn bei der Leitung des Unternehmens und überwacht seine Tätigkeit. Er entscheidet ferner über das System und die Höhe der Vergütung des Vorstands. Die Geschäftsordnung für den Vorstand enthält einen Katalog von Geschäften, für die der Vorstand die vorherige Zustimmung des Aufsichtsrats benötigt. Jährlich genehmigt der Aufsichtsrat darüber hinaus die Strategie des Unternehmens, die wesentlichen Eckdaten des Budgets für das Folgejahr sowie die mittelfristige Finanzplanung des Konzerns.

Vorstand und Aufsichtsrat verantworten und überwachen Nachhaltigkeitsleistung der Lufthansa Group

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG ist für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts nach CSRD zuständig, und stellt die Integration nachhaltigkeitsbezogener Themen in Bezug auf Umwelt, Soziales und Unternehmensführung in die Strategie und die Festlegung nachhaltigkeitsbezogener Unternehmensziele sicher. Dies umfasst auch die Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie die Überwachung der Fortschritte.

Dem Aufsichtsrat obliegt die Überwachung der Unternehmensführung auch in Bezug auf eine nachhaltige Unternehmensführung. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat in den Aufsichtsratssitzungen mindestens viermal im Jahr über die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group, einschließlich wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich nachhaltigkeitsbezogener Fragestellungen. Das Ressort Nachhaltigkeit wird im Vorstand vom Chief Technology Officer verantwortet.



Die Abteilung Corporate Responsibility bearbeitet übergeordnet die Themen Nachhaltigkeitsstrategie, -berichterstattung und -ratings, Emissionsmanagement sowie Nachhaltigkeitskommunikation in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachbereichen der Lufthansa Group und berichtet direkt an den Chief Technology Officer. Zusätzlich berichtet die Geschäftsführung der Help Alliance, der Hilfsorganisation der Lufthansa Group, funktional an die Abteilung Corporate Responsibility.

Der Aufsichtsrat legt jährlich Ziele für die einjährige variable Vergütung (Short Term Incentive, STI) und die mehrjährige variable Vergütung (Long Term Incentive, LTI) des Vorstands fest. Bei der Festlegung der Ziele sowohl für den STI als auch für den LTI werden Nachhaltigkeitsziele mit einer Gewichtung von 20 % bestimmt. Im Falle wesentlicher Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Der Vorstand informiert zudem regelmäßig den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über die Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen. Der Prüfungsausschuss überwacht unter anderem die Wirksamkeit der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme. Er wird zudem über die berichtspflichtigen Inhalte der Abschlussprüfung inklusive der Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert.

ESG-Ausschuss berät Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat hat unter anderem einen Ausschuss für Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Environmental, Social, Governance, ESG) eingerichtet. Dieser berät den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand rund um die Themen Umwelt, Soziales und gute Unternehmensführung, die für eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sind. Dazu zählen insbesondere auch die Chancen und Risiken in den ESG-Bereichen. Der ESG-Ausschuss besteht aus vier paritätisch besetzten Mitgliedern: Im Geschäftsjahr 2024 waren es die Aufsichtsratsmitglieder Erich Clementi (Vorsitzender), Sara Grubisic, Marvin Reschinsky und Angela Titzrath.

Zuständigkeiten für Auswirkungen, Risiken und Chancen sind unternehmensweit definiert

Die Zuständigkeiten für Auswirkungen, Risiken und Chancen bei der Lufthansa Group sind im Geschäftsverteilungsplan des Vorstands, den Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie den entsprechenden Richtlinien des Unternehmens klar definiert. So ist der Chief Technology Officer explizit mit der Überwachung von Umwelt-, Klima- und sozialen Auswirkungen betraut. Die Abteilung Corporate Controlling berichtet direkt an den Chief Financial Officer und verantwortet das Management von Finanz- und Nachhaltigkeitsrisiken. Auf Vorstandsebene sind diesbezüglich Regelungen in der Geschäftsordnung des Vorstands festgehalten.

Der Aufsichtsrat befasst sich regelmäßig auch mit Nachhaltigkeitsthemen, insbesondere in der Unternehmensstrategie, und bezieht ESG-Aspekte in seine Entscheidungen ein. Der beim Aufsichtsrat verankerte ESG-Ausschuss berät über nachhaltige Unternehmensführung und nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen und spiegelt diese Verantwortlichkeiten im Governance-Rahmen des Unternehmens wider.

Für das Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen werden spezielle Kontrollen und Verfahren eingesetzt. Der Vorstand verantwortet in Abstimmung mit der Abteilung Corporate Responsibility und dem allgemeinen Risikomanagement des Unternehmens die Überwachung und Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen. Der Aufsichtsrat und insbesondere der ESG-Ausschuss berät und überwacht den Vorstand dabei. Dieses Zusammenspiel trägt zu einer konsequenten Überwachung und Steuerung von sowohl finanziellen als auch nicht-finanziellen Risiken und Chancen bei.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken sind Teil des Risikomanagements der Lufthansa Group

Das Konzernrisikomanagement ist für die Implementierung einheitlich geltender Standards und Methoden, für die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagementprozesses sowie für das gesamte Risikomanagementberichtswesen der Lufthansa Group verantwortlich.

Die fachliche Zuständigkeit für das konzernweit einheitliche Risikomanagementsystem liegt im Bereich Corporate Controlling.

Der Risikomanagementausschuss der Lufthansa Group soll sicherstellen, dass Prozesse, Strukturen und Regelwerke etabliert sind, um Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig zu erkennen, zu steuern und zu bewerten. Dies schließt Risiken, die im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten stehen, mit ein. Nachhaltigkeitsbezogene Risiken werden im Rahmen des Risikomanagementsystems der Lufthansa Group überwacht, das vom Konzernrisikomanagement koordiniert wird. Die Risikobewertung wird vierteljährlich durchgeführt. Die Risiken werden vierteljährlich an den Vorstand berichtet und jährlich im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats besprochen. Der Risikomanagementausschuss handelt im Auftrag des Vorstands und berichtet an ihn. Darüber hinaus berichtet der verantwortliche Leitende des Bereichs Corporate Controlling Risiken direkt an den Finanzvorstand.

In allen einbezogenen Gesellschaften sind Risikomanagementbeauftragte durch die jeweiligen Vorstände beziehungsweise Geschäftsführungen ernannt. Sie stehen in regelmäßigem Austausch mit dem Konzernrisikomanagement der Lufthansa Group. Außerdem stellen sie im Rahmen eines Risiko-Controllings die Abstimmung der risikorelevanten Informationen mit den Planungs- beziehungsweise Prognoseprozessen ihrer Gesellschaft sicher.

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



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

Zusammensetzung und Diversität der Mitglieder der Leitungs- und Aufsichtsorgane

Bestellung von Vorstandsmitgliedern beruht unter anderem auf Diversitätskonzept

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 setzte sich der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG aus fünf Personen zusammen:

- Carsten Spohr, Vorsitzender des Vorstands
- Michael Niggemann, verantwortlich für Personal & Recht, Arbeitsdirektor
- Till Streichert, verantwortlich für Finanzen
- Grazia Vittadini, verantwortlich für Technik & IT
- Dieter Vranckx, verantwortlich für Globale Märkte & Kommerzielle Steuerung Hubs

Aus Sicht des Aufsichtsrats stellen die grundlegenden Eignungskriterien bei der Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für eine Vorstandsposition insbesondere die Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt dar. Dabei achtet der Aufsichtsrat im Rahmen des Auswahlprozesses auch auf Vielfalt (Diversity). Unter Vielfalt als Entscheidungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende Profile und Berufserfahrungen auch im internationalen Bereich, verschiedene Persönlichkeiten, eine angemessene Vertretung beider Geschlechter sowie eine hinreichende Altersmischung. Dem Vorstand sollen dabei entsprechend den gesetzlichen Vorgaben mindestens eine Frau und mindestens ein Mann ange-

hören. Dafür hat der Aufsichtsrat ein Diversitätskonzept für die Zusammensetzung des Vorstands verabschiedet, das auf der Internetseite der Lufthansa Group veröffentlicht ist. Maßgeblich für die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Mit der Zusammensetzung des Vorstands zum 31. Dezember 2024 erfüllt der fünfköpfige Vorstand nach Einschätzung

des Aufsichtsrats die im Diversitätskonzept genannten Ziele. Neben langjährigen Erfahrungen innerhalb der Lufthansa Group bringen die Vorstandsmitglieder umfassende Kenntnisse und Erfahrungen aus unterschiedlichen, auch internationalen Tätigkeiten außerhalb der Lufthansa Group mit. Die unterschiedlichen Berufs-, Bildungs- und Lebenserfahrungen der Vorstandsmitglieder ergänzen sich gegenseitig. Die nachfolgende Darstellung umfasst detaillierte Angaben dazu.

T048 ESRS2 GOV-1 I QUALIFIKATIONSMATRIX FÜR DEN VORSTAND DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG IM JAHR 2024

	Carsten Spohr	Michael Niggemann	Till Streichert	Grazia Vittadini	Dieter Vranckx	Stand der Umsetzung Diversitätskonzept	
Persönliche Eignung	Vorstandsressort	Vorsitzender des Vorstands	Personal & Recht	Finanzen	Technik & IT	Globale Märkte & kommerzielle Steuerung Hubs	
	Internationale Erfahrung	Europa, Nordamerika, Asien	Europa	Europa, Afrika	Europa	Europa, Nordamerika, Asien	In seiner Gesamtheit mehrjährige internationale Führungserfahrung
Diversität	Geburtsdatum	16.12.1966	02.04.1974	16.10.1973	23.09.1969	06.03.1973	Ø 53,6 Jahre Spanne 50–58 Jahre
	Geschlecht	männlich	männlich	männlich	weiblich	männlich	20 % w/80 % m
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Italienisch, Deutsch	Belgisch, Schweizerisch	
	Vorstandsmitglied seit	01.01.2011, Vorsitz seit 01.05.2014	01.01.2020	15.09.2024	01.07.2024	01.07.2024	
Fachliche Eignung	Luftfahrt	✓	✓	✓	✓	✓	
	Marketing/Vertrieb Kunden/Markenführung	✓				✓	
	Politik/Verbandsarbeit	✓	✓			✓	
	Rechnungslegung/Abschlussprüfung		✓	✓			
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt	✓	✓	✓	✓		
	Digitalisierung/IT			✓	✓	✓	
	Personal/Organisation	✓	✓	✓	✓	✓	
	Nachhaltigkeit/ESG	✓	✓	✓	✓	✓	
Recht/Compliance		✓					

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

Zusammensetzung des Aufsichtsrats fußt auf umfassendem Anforderungsprofil

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG besteht aus 20 Mitgliedern und setzt sich nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes jeweils aus zehn Vertretenden der Anteilseigner und der Arbeitnehmenden zusammen.

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung ein umfassendes Anforderungsprofil verabschiedet, das sowohl das

vom Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) geforderte Kompetenzprofil als auch das nach § 289f HGB erforderliche Diversitätskonzept umfasst. In der Zusammensetzung des Aufsichtsrats zum 31. Dezember 2024 sind die genannten Ziele nach Einschätzung des Aufsichtsrats erfüllt. So ist der Aufsichtsrat insbesondere in seiner Gesamtheit mit dem Sektor Luftverkehr vertraut. Die Mitglieder bringen in ihrer Gesamtheit vielfältige spezifische Fachkenntnisse in die Gremienarbeit ein und verfügen über internationale Erfahrung

oder besonderen Sachverstand in einem oder mehreren für das Unternehmen wichtigen Märkten außerhalb Deutschlands. Der Stand der Umsetzung des Anforderungsprofils ist im Detail in der folgenden Qualifikationsmatrix dargestellt.

T049 ESRS2 GOV-1 | 23 QUALIFIKATIONSMATRIX FÜR DEN AUFSICHTSRAT DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG IM JAHR 2024

	Karl-Ludwig Kley	Christine Behle ¹⁾	Tim Busse ¹⁾	Erich Clementi	Thomas Enders	Karl Gernandt	Sara Grubisic ¹⁾	
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	kein Overboarding ³⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Internationale Erfahrung	Europa, Nordamerika, Asien	Europa		Europa, Nordamerika	Europa, Nordamerika	Europa	
Diversität	Geburtsdatum	11.06.1951	12.07.1968	06.11.1973	05.12.1958	21.12.1958	21.07.1960	27.08.1971
	Geschlecht	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Italienisch / US-amerikanisch	Deutsch	Deutsch	Deutsch/Kroatisch
	Mitglied seit	07.05.2013	07.05.2013	29.07.2023	05.05.2020	05.05.2020	09.05.2023	29.07.2023
	max. 72 Jahre bei letzter Wahl	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Luftfahrt	✓	✓	✓		✓		✓
Fachliche Eignung	Marketing/Vertrieb/Kunden/Markenführung				✓	✓	✓	✓
	Politik/Verbandsarbeit	✓	✓		✓	✓	✓	✓
	Führungs-/CEO-Erfahrung	✓	✓		✓	✓	✓	
	Überwachung von Unternehmen	✓	✓		✓	✓	✓	
	Finanzexperte							
	Rechnungslegung	✓					✓	
	Abschlussprüfung	✓					✓	
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt	✓				✓	✓	
	Digitalisierung/IT				✓	✓		
	Personal/Organisation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Nachhaltigkeit/ESG				✓	✓			
Recht/Compliance	✓					✓	✓	

¹⁾ Arbeitnehmersvertretende.

²⁾ Nach Einschätzung des Aufsichtsrats bestehen bei keinem Anteilseignersvertretenden („AEV“) sowie bei keinem Arbeitnehmersvertretenden („ANV“) konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten.

³⁾ Im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG und den Empfehlungen des DCGK.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T049 ESRS2 GOV-1 | 23 QUALIFIKATIONSMATRIX FÜR DEN AUFSICHTSRAT DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

		Sara Hennicken	Christian Hirsch ¹⁾	Jamila Jadran ¹⁾	Arne Christian Karstens ¹⁾	Carsten Knobel	Holger Benjamin Koch ¹⁾	Harald Krüger
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	kein Overboarding ³⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationale Erfahrung	Europa				Europa		Europa, Nordamerika
Diversität	Geburtsdatum	15.07.1980	21.12.1959	19.06.1983	18.09.1983	11.01.1969	08.10.1976	13.10.1965
	Geschlecht	weiblich	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Mitglied seit	07.05.2024	29.07.2023	29.07.2023	29.07.2023	09.01.2018	08.05.2018	05.05.2020
	max. 72 Jahre bei letzter Wahl	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fachliche Eignung	Luftfahrt		✓	✓	✓		✓	
	Marketing/Vertrieb/Kunden/Markenführung			✓		✓		✓
	Politik/Verbandsarbeit		✓		✓	✓		✓
	Führungs-/CEO-Erfahrung	✓				✓		✓
	Überwachung von Unternehmen	✓				✓		✓
	Finanzexperte							
	Rechnungslegung	✓				✓	✓	✓
	Abschlussprüfung	✓				✓		✓
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt	✓				✓	✓	✓
	Digitalisierung/IT	✓		✓		✓		✓
	Personal/Organisation	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG	✓				✓		✓	
Recht/Compliance	✓							

¹⁾ Arbeitnehmervertretende.

²⁾ Nach Einschätzung des Aufsichtsrats bestehen bei keinem Anteilseignervertretenden („AEV“) sowie bei keinem Arbeitnehmervertretenden („ANV“) konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten.

³⁾ Im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG und den Empfehlungen des DCGK.

T049 ESRS2 GOV-1 | 23 QUALIFIKATIONSMATRIX FÜR DEN AUFSICHTSRAT DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

		Marvin Reschinsky ¹⁾	Birgit Rohleder ¹⁾	Britta Seeger	Astrid Stange	Angela Titzrath	Klaus Winkler ¹⁾	Stand der Umsetzung
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100 % AEV und 100 % ANV
	kein Overboarding ³⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Internationale Erfahrung			Europa, Asien	Europa	Europa, Nordamerika		
Diversität	Geburtsdatum	27.10.1992	21.09.1960	25.09.1969	27.12.1965	30.04.1966	29.12.1973	Ø 55 Jahre, Spanne 32–73 Jahre
	Geschlecht	männlich	weiblich	weiblich	weiblich	weiblich	männlich	40 % w/60 % m
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	
	Mitglied seit	29.07.2023	08.05.2018	04.05.2021	05.05.2020	02.09.2020	08.05.2018	✓
	max. 72 Jahre bei letzter Wahl	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fachliche Eignung	Luftfahrt	✓	✓				✓	In seiner Gesamtheit
	Marketing/Vertrieb/Kunden/Markenführung			✓	✓	✓		10
	Politik/Verbandsarbeit	✓	✓		✓	✓	✓	15
	Führungs-/CEO-Erfahrung			✓	✓	✓		11
	Überwachung von Unternehmen	✓	✓	✓	✓	✓		13
	Finanzexperte							
	Rechnungslegung					✓		7
	Abschlussprüfung							5
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt				✓	✓		9
	Digitalisierung/IT		✓	✓	✓	✓		10
	Personal/Organisation		✓	✓	✓	✓		16
Nachhaltigkeit/ESG				✓	✓		7	
Recht/Compliance					✓		4	

¹⁾ Arbeitnehmervertretende.

²⁾ Nach Einschätzung des Aufsichtsrats bestehen bei keinem Anteilseignervertretenden („AEV“) sowie bei keinem Arbeitnehmervertretenden („ANV“) konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten.

³⁾ Im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG und den Empfehlungen des DCGK.

Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten sind vorhanden

Nachhaltigkeit ist fester Bestandteil der strategischen Planung der Lufthansa Group. Die Zuständigkeit für Nachhaltigkeits-themen ist einem Vorstandsmitglied im Geschäftsverteilungs-plan direkt zugeordnet. Der Vorstand hat jederzeit Zugang zu externem Rat und kann Schulungen in Anspruch nehmen.

Die vorhandenen fachlichen Kompetenzen des Aufsichtsrats, die auch nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen umfassen, sind in der Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat zusammengefasst. So verfügen insbesondere die Mitglieder der Anteilseig-nerseite des ESG-Ausschusses des Aufsichtsrats sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses über besondere Kennt-nisse und Erfahrungen in für die Lufthansa Group relevanten ESG-Themen. Die Aufsichtsratsmitglieder haben regelmäßig die Möglichkeit, Schulungsangebote wahrzunehmen. So bie-tet die Gesellschaft den Aufsichtsratsmitgliedern regelmäßig die Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen an. Zu den im Geschäftsjahr 2024 angebotenen Weiterbildungsveranstal-tungen gehörten neben einer Schulung zur CSRD auch wei-tere Themen wie zum Beispiel auch das Thema IT Security.

Die Nachhaltigkeitskompetenz im Vorstand und in den Auf-sichtsgremien der Lufthansa Group ist unmittelbar mit dem Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Unternehmens verbunden. Der Vorstand befasst sich regelmäßig mit Nachhaltigkeitsaspekten und berücksich-tigt diese bei seinen strategischen und operativen Entschei-dungen. Der Aufsichtsrat erörtert mit dem Vorstand im Rahmen der Strategiediskussionen die Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Der ESG-Ausschuss des Aufsichtsrats berät den Vorstand bei Fragen der nachhaltigen Unternehmensfüh-rung. Darüber hinaus stärken ESG-Schulungen der Mitglieder des Aufsichtsrats ihre Kompetenz und sorgen dafür, dass wesentliche Nachhaltigkeitsthemen mit den strategischen Zielen und dem Risikomanagement der Lufthansa Group in Einklang gebracht werden.

GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden regelmäßig zu Nachhaltigkeitsaspekten informiert

Die Lufthansa Group möchte sicherstellen, dass die Leitungs- und Aufsichtsorgane, einschließlich der zuständigen Aus-schüsse, regelmäßig über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit ESG-Themen informiert werden. So erfolgt seit dem Geschäftsjahr 2023 eine regelmä-ßige Information an den Vorstand zur Nachhaltigkeitsbericht-erstellung im Rahmen des Steuerkreises für das Nachhaltig-keitsberichterstattungsprojekt. Im ESG-Ausschuss wurde in den beiden Sitzungen im Geschäftsjahr 2024 jeweils der aktu-elle Stand der CSRD-Umsetzung vorgestellt und diskutiert. Ebenfalls legte der Chief Technology Officer die Ergebnisse den Vorstandsmitgliedern zur Kenntnisnahme vor. Die Grund-lage für die Berichterstattung bildete die im Berichtsjahr durch-geführte doppelte Wesentlichkeitsanalyse, die Ergebnisse zu den identifizierten Risiken, Chancen und Auswirkungen zusammenfasst. Im Jahresverlauf wurde des Weiteren regel-mäßig zur Umsetzung der nachhaltigkeitspezifischen Sorgfalts-pflichten sowie zur Überprüfung der Effektivität der entspre-chenden Richtlinien, Maßnahmen, Kennzahlen und Zielsetzungen Bericht erstattet.

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Lufthansa Group berücksichtigen bei der Überwachung der Unternehmens-strategie wichtige Transaktionen sowie im Rahmen des Risikoma-nagements systematisch die Auswirkungen, Risiken und Chancen, die im Zusammenhang mit ESG-Themen stehen. Im Rahmen der Gremienarbeit wird eine kontinuierliche Bewertung dieser Faktoren vorgenommen, um sicherzustellen, dass sie in die strategischen Entscheidungen des Unternehmens einfließen. Dabei werden potenzielle Kompromisse zwischen den Risiken, Chancen und den zu erwartenden Auswirkungen sorgfältig abge-wogen. Diese Bewertungen tragen dazu bei, dass Risiken frühzeitig identifiziert, Chancen genutzt und die langfristige Widerstandsfähigkeit des Unternehmens gestärkt werden.

Im Rahmen der strategischen Überwachung evaluieren die jeweiligen Fachgremien regelmäßig die Auswirkungen und Risiken in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmens-führung und streben an, dass Nachhaltigkeitsziele, wie die Dekarbonisierung und die Einhaltung regulatorischer Vorgaben, in die Unternehmensstrategie integriert werden. Prozessual erfolgt die Überwachung der einzelnen Themen durch Risiko-bewertungen sowie die Informationsweitergabe von Arbeits-kreisen, die Meldungen an Fachgremien vornehmen, sofern Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifiziert werden. In den Fachgremien erfolgt dann eine Bewertung anhand von Risikofaktoren und Erfahrungswerten, um Maßnahmen abzu-leiten.

Wesentliche Transaktionen der Lufthansa Group werden einer umfassenden Bewertung unterzogen, bei der Risiken und Chancen in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte analysiert wer-den. Dabei werden mögliche Zielkonflikte zwischen finan-ziellen Interessen und ESG-Kriterien explizit diskutiert, wodurch sichergestellt werden soll, dass langfristige Wertschöpfung und Nachhaltigkeitsverpflichtungen nicht im Widerspruch zueinander stehen.

Das Risikomanagementsystem der Lufthansa Group integriert ESG-Risiken, einschließlich klimabezogener und Compliance-Risiken, in das übergeordnete Konzernrisikomanagement. Regelmäßige Risikobewertungen werden durchgeführt und den Aufsichtsgremien berichtet, um anhand der Risikobewer-tungen und der Ableitung von Handlungsempfehlungen fun-dierte Entscheidungen zu ermöglichen.

Darüber hinaus werden bei der Abwägung von Auswirkungen, Risiken und Chancen gezielt Zielkonflikte einbezogen. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel, SAF) und die Modernisierung der Flotte, bei der kurzfristig höhere Kosten mit langfristigen ökologischen Vorteilen abgewogen werden.



Im Berichtsjahr haben die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Lufthansa Group wesentliche Risiken, Chancen und Auswirkungen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung umfassend betrachtet. Diese wurden in den Sitzungen des Vorstands und des Group Executive Committee, im ESG- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie dem Führungsteam des Vorstandsressorts Finanzen vorgestellt. Dabei wurden insbesondere strategisch relevante Kernthemen adressiert, die von zentraler Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens sind. Zu den wesentlichen Themen, mit denen sich die Organe und ihre zuständigen Ausschüsse befasst haben, zählen der Klimawandel und seine Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit, die Einhaltung sozialer Standards in der Lieferkette sowie Fragen der guten Unternehmensführung und Compliance. Diese Schwerpunkte wurden systematisch in die strategischen Entscheidungen des Unternehmens integriert, um langfristige Chancen zu nutzen und potenzielle Risiken frühzeitig zu identifizieren und zu steuern.

GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Nachhaltigkeitsziele sind in der Vergütung des Vorstands verankert

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus einer erfolgsunabhängigen sowie einer erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten zusammen. Die erfolgsunabhängige Vergütung umfasst eine jährliche Grundvergütung. Sie trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Vorstandsmitglieder Rechnung. Zusätzlich umfasst die erfolgsunabhängige Vergütung Nebenleistungen und die Absicherung einer adäquaten Altersversorgung. Die erfolgsabhängige Vergütung setzt sich aus einer einjährigen variablen Vergütung und einer mehrjährigen variablen Vergütung zusammen.

Die einjährige variable Vergütung orientiert sich zu 20 % an Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen, für die der Aufsichtsrat jährlich Schwerpunktthemen festlegt. Als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele hat der Aufsichtsrat in den Vorjahren stets Ziele in den Bereichen „Kundinnen und Kunden“ und „Mitarbeitende“ festgelegt und damit die Interessen der wesentlichen Interessengruppen berücksichtigt. Die Ziele „Kundinnen und Kunden“ und „Mitarbeitende“ gehen seit dem Geschäftsjahr 2023 jeweils mit 10 % in die einjährige variable Vergütung ein. Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kundinnen und Kunden“ wurde auch im Geschäftsjahr 2024 der Net Promoter Score der Lufthansa Group Airlines, also die Weiterempfehlungsrate der Kundinnen und Kunden, herangezogen. Für den Parameter „Mitarbeitende“ wird der sogenannte Engagement-Index betrachtet, der die Verbundenheit von Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, die Einsatzbereitschaft wie auch die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst.

➔ **S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen.**

Die mehrjährige variable Vergütung ist auf die Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Sie unterliegt einem vierjährigen Bemessungszeitraum und bemisst sich zu 20 % an strategischen und an Nachhaltigkeitszielen. Für diese legt der Aufsichtsrat ebenfalls jährlich Schwerpunktthemen fest. So hat der Aufsichtsrat im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für den Vorstand regelmäßig ein Umweltziel als Schwerpunkt für die strategischen und Nachhaltigkeitsziele definiert. Abgeleitet aus der aktuellen Unternehmensstrategie, wonach sich die CO₂-Reduktionsziele analog zum Zielsystem der validierten SBTi-Ziele am Indikator Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer orientieren, wurde die Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen seit dem Jahr 2022 regelmäßig als Schwerpunkt im

Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung festgelegt. Der Indikator Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer stellt die CO₂-Intensität – das heißt die CO₂ Emissionen pro transportiertem Tonnenkilometer – dar.

Der Aufsichtsrat ist als Gesamtgremium zuständig für die Struktur des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands und die Festsetzung der individuellen Bezüge. Das Präsidium des Aufsichtsrats der Lufthansa Group unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei Bedarf empfiehlt das Präsidium dem Aufsichtsrat, Änderungen vorzunehmen. Im Falle wesentlicher Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist entsprechend der von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 beschlossenen Regelung als reine Festvergütung ausgestaltet. Sitzungsgelder oder variable Vergütungen werden nicht gezahlt.



GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

T050 ESRS 2 GOV-4 | 30 & 32 ERKLÄRUNG ZUR SORGFALTPFLICHT IM JAHR 2024

Kernelemente der Sorgfaltspflichten	Verweis innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts	Bezug der Offenlegung auf Menschen und/ oder die Umwelt
a) Verankerung der Sorgfaltspflicht in der Unternehmensführung, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-2, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden regelmäßig zu Nachhaltigkeitsaspekten informiert	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 GOV-3, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 E1, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klima-Resilienzanalyse ist angestoßen, um Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel zu analysieren	Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 S1, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 SBM-3 S2, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 SBM-3 S4, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
b) Einbindung der betroffenen Interessengruppen	ESRS 2 GOV-2, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden regelmäßig zu Nachhaltigkeitsaspekten informiert	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-2, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 IRO-1, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen hat die Lufthansa Group im Rahmen einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse definiert und ↗ ESRS 2 – Allgemeine Angaben – Anschluss an das Risikomanagement ist geplant	Menschen und Umwelt
	E1-2, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Umwelt
	E2-1, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Fünf-Säulen-Strategie für aktiven Schallschutz soll Lärmbelastungen reduzieren	Umwelt
	E5-1, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Umwelt
	S1-1, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Menschen
	S1-2, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Menschen
	S2-1, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Menschen
	S2-2, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Menschen
	S4-1, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Menschen
	S4-2, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Menschen
	G1-1, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Menschen und Umwelt
G1-2, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten	Menschen und Umwelt	
c) Identifizierung und Bewertung negativer Auswirkungen	ESRS 2 IRO-1, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen hat die Lufthansa Group im Rahmen einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse definiert und ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Anschluss an das Risikomanagement ist geplant	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 E1, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klima-Resilienzanalyse ist angestoßen, um Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel zu analysieren	Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 S1, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 SBM-3 S2, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 SBM-3 S4, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T050 ESRS 2 GOV-4 | 30 & 32 ERKLÄRUNG ZUR SORGFALTPFLICHT IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Kernelemente der Sorgfaltspflichten	Verweis innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts	Bezug der Offenlegung auf Menschen und/oder die Umwelt
d) Ergreifung von Maßnahmen zur Beseitigung dieser nachteiligen Auswirkungen	E1-1, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz	Umwelt
	E1-3, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten	Umwelt
	E2-2, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Umwelt
	E5-2, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Umwelt
	S1-4, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Menschen
	S2-4, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Menschen
	S4-4, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Menschen
	G1-1, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Menschen und Umwelt
	G1-2, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten	Menschen und Umwelt
	G1-3, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Menschen und Umwelt
G1-4, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung	Menschen und Umwelt	
e) Verfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Mitteilung an	E1-4, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Umwelt
	E1-5, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix	Umwelt
	E1-6, ↗ ESRS E1 Klimawandel – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Umwelt
	E1-7, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Gutschriften	Umwelt
	E1-9, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte	Umwelt
	E2-3, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Umwelt
	E2-4, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Umwelt
	E5-3, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Umwelt
	E5-4, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse	Umwelt
	S1-5, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Menschen
	S1-9, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Diversitätskennzahlen	Menschen
	S1-10, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Angemessene Entlohnung	Menschen
	S1-14, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Menschen
	S1-16, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken	Menschen
	S1-17, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Menschen
	S4-5, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Menschen
	G1-4, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung	Menschen
	G1-5, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Menschen
G1-6, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Zahlungspraktiken	Menschen	

GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Risikomanagement und internes Kontrollsystem regeln Prozesse für Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Lufthansa Group verfügt über ein übergreifendes, integriertes, nichtfinanzielles, internes Kontrollsystem (N-IKS) und eine Risikomanagementmethodik mit standardisierten Prozessen, um die erforderlichen Kontrollen zu definieren, nach einheitlichen Regeln zu dokumentieren und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und Angemessenheit zu prüfen.

Das N-IKS der Lufthansa Group enthält alle Grundsätze und Verfahren, um korrekte Prozesse im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie der Einhaltung relevanter gesetzlicher Vorschriften sicherzustellen. Es basiert auf dem Rahmenwerk des Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). Das Rahmenwerk definiert die Elemente eines Kontrollsystems und setzt die Standards zur Messung der Angemessenheit und Wirksamkeit des N-IKS. Das N-IKS umfasst neben Organisationseinheiten, die Teil der Nachhaltigkeitsberichterstattung sind, auch IT-Systeme, die für die Nachhaltigkeitsberichterstattung relevant sind, relevante Datenerfassungs- und Berichtsprozesse sowie Angaben zur Erhebung und Berichterstattung zur EU-Taxonomie.

Im Berichtsjahr wurde der Umfang des N-IKS auf Datenpunkte, IT-Systeme und Organisationseinheiten mit hohem Risiko beschränkt. Ab 2025 wird der Umfang des N-IKS sukzessive erweitert, um bis 2028 „hinreichende Sicherheit“ zu erreichen.

Jede vom N-IKS abgedeckte Organisationseinheit ist verpflichtet, am N-IKS-Lebenszyklus teilzunehmen. Er besteht aus den nachfolgend dargestellten Schritten, die sequenziell oder parallel ablaufen: Definition von Umfang und Grenzen, Ermittlung der Zielerfordernisse, Planungsphase, Wartungsphase, Wirksamkeitsprüfung, Qualitätssicherung der Selbsteinschätzungen, Aktivitätsmonitoring sowie N-IKS-Reporting. Der N-IKS-Lebenszyklus wird vollständig in einem Governance-Risk- und Compliance-IT-Instrument abgebildet.

Angepasste Methodik für ESG-Risiken angewandt, um Integration ins Risikomanagement zu ermöglichen

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2024 wurden ESG-Risiken von der Abteilung Corporate Responsibility erstmals gemäß den Anforderungen der ESRS identifiziert und bewertet. Die zugrunde liegende Risikomethodik wurde aus der Methodik des unternehmensweiten Risikomanagements adaptiert, wie zum Beispiel Risikoskalen und Risikoarten. Wesentliche Unterschiede zum bisherigen Konzernrisikomanagement ergaben sich durch die Berücksichtigung der dezidierten ESRS-Kategorien, erweiterter Zeithorizonte (kurz-, mittel- und langfristig) sowie einer Risikobetrachtung vor Berücksichtigung etwaiger Abhilfemaßnahmen.

Für die Jahre 2024 bis 2026 wurde ein Integrationsprozess definiert, mit dem Ziel, die weiterführenden ESG-Risiken in das gesamte Konzernrisikomanagement sowie den regulären Prozess des Risikomanagements zu integrieren. Die Standardmethodik und die Standardprozesse werden gegebenenfalls mit CSRD-relevanten Spezifika angepasst, wie im Folgenden beschrieben:

Auswirkungen und Chancen werden in separaten Prozessen aufgenommen, die durch die Abteilungen Corporate Responsibility und Corporate Strategy gesteuert und koordiniert werden. Die Abteilung Corporate Controlling ist fachlich für die konzernweite Vereinheitlichung des Risikomanagementsystems verantwortlich. Die zuständige Bereichsleitung berichtet direkt an den Chief Financial Officer. Das Group Risk Management implementiert einheitliche Standards und Methoden, koordiniert und entwickelt den Risikomanagementprozess kontinuierlich weiter und übernimmt das gesamte Risikomanagement-Reporting innerhalb der Lufthansa Group. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht das Vorhandensein und die Wirksamkeit des Risikomanagements der Lufthansa Group. Der Konzernrisikomanagementausschuss stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Prozesse, Strukturen und Regeln etabliert werden, um Geschäftsrisiken über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig zu identifizieren, zu steuern und zu bewerten. Es zielt auch darauf ab, die

Effektivität und Effizienz des Risikomanagements zu verbessern. Die Besetzung und die Zuständigkeiten des Ausschusses sind im internen Regelwerk festgelegt. Die Konzernrevision führt regelmäßig unabhängige Systemprüfungen durch, die sich auf die Angemessenheit und Wirksamkeit des in der Lufthansa Group praktizierten Risikomanagementsystems konzentrieren.

Für ESG-Risiken adressiert das Risikomanagement der Lufthansa Group Risiken auf Konzernebene. Für die bereits im Unternehmen identifizierten und im ERM vollständig integrierten Nicht-ESG-Risiken umfasst sie alle ihre Fluggesellschaften, die Segmente Logistik und Technik, Lufthansa Aviation Training, Miles & More, Lufthansa Global Business Services, IT-Unternehmen und die Delvag-Gruppe. Die Geschäftsführung oder Vorstände aller Unternehmen, die unter das Risikomanagementsystem fallen, bestellen Risikomanagementbeauftragte sowie -koordinatorinnen und -koordinatoren. Sie sind für die Umsetzung der Konzernrichtlinien in ihren Gesellschaften verantwortlich und stehen im regelmäßigen Dialog mit dem Risikomanagement der Lufthansa Group. Darüber hinaus stellen sie sicher, dass im Rahmen eines Risikocontrollings risikorelevante Informationen mit den Planungs- und Prognoseprozessen ihres Unternehmens abgestimmt sind.

Managerinnen und Manager mit Budget- und/oder Disziplinarverantwortung werden als Risikoverantwortliche benannt. Ihre Aufgabe ist es, das Risikomanagement in ihrem Bereich zu implementieren. Bei ESG-Risiken wird diese Verantwortung zunächst von Interims-Themenverantwortlichen übernommen und ab 2025 den Risikoverantwortlichen übertragen.

Der Risikomanagementprozess der Lufthansa Group besteht aus der kontinuierlichen Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken. Diese Risiken werden unter Berücksichtigung wirksamer Instrumente systematisch erfasst, überwacht und entweder qualitativ oder quantitativ netto bewertet. Insbesondere ESG-Risiken folgen einer angepassten Methodik, wobei zusätzlich ihre Bruttobewertung über kurze, mittlere und lange Zeithorizonte berücksichtigt wird.



Für 2024 wurden die Risiken innerhalb der relevanten Berichterstattungs- und Datenerhebungsprozesse initial identifiziert und bewertet sowie neue IT-Risiken in den Umfang des N-IKS aufgenommen.

Die Lufthansa Group hat interne Kontrollprozesse etabliert, um eine transparente, regelkonforme Erfassung und Verarbeitung von relevanten Daten im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung anzustreben. Die Erstellung der Inhalte erfolgt in iterativen Prozessen, in denen die Textierung und die Richtigkeit der Angaben überprüft wird. Die Kontrollprozesse umfassen Abstimmungen mit den Fachbereichen, in denen themenspezifische Inhalte entwickelt und aufeinander abgestimmt werden. Im weiteren Verlauf werden die Ergebnisse in Sitzungen der Stabsleitenden konsolidiert, bewertet und auf Richtigkeit sowie Konformität geprüft. Nach unterschiedlichen Gremienabstimmungen, Stabsleiterabstimmungen sowie iterativen Anpassungsprozessen erfolgt die finale Abnahme der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch Vorstand und Aufsichtsrat. Dieser mehrstufige Prozess soll darin münden, eine vollständige und den Ansprüchen der Lufthansa Group entsprechende Berichterstattung veröffentlichen zu können.

Ausblick: Nachhaltigkeitsrisiken werden Teil des ERM

Ab 2025 werden die weiterführenden ESG-Risiken Teil des regulären ERM-Risikobewertungsprozesses sein. In Abhängigkeit von der Risikobewertung werden diese Risiken in das N-IKS überführt und unterliegen dort einer regelmäßigen Kontrollüberwachung. Das N-IKS orientiert sich hierbei am bestehenden finanziellen IKS und folgt im Wesentlichen einem Lebenszyklus, der nachfolgend beschrieben wird:

Der N-IKS-Lebenszyklus der Lufthansa Group beinhaltet eine jährliche Risikobewertung zur Identifizierung der relevanten Risiken wesentlicher Falschaussagen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf Basis von Wesentlichkeit, Prozesskomplexität und Fehlerwahrscheinlichkeit. Der jährliche Risikobewertungsprozess konzentriert sich insbesondere auf Risiken innerhalb der Datenerfassungs- und Berichtsprozesse sowie Risiken im Zusammenhang mit berichtsrelevanten IT-Systemen.

Basierend auf den Ergebnissen der jährlichen Risikobewertung wird das N-IKS angepasst.

Der N-IKS-Lebenszyklus wird vollständig in einer entsprechenden Softwarelösung abgebildet. Wesentliche Risiken wurden innerhalb der Datenerhebungs- und Berichterstattungsprozesse identifiziert. Die wesentlichen Risiken im Rahmen der Berichterstattung stellen die Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit des Berichts sowie fehlende Genehmigungen dar. Im Rahmen der Datenerhebung umfassen die wesentlichen Risiken die unvollständige oder fehlerhafte Erhebung sowie Aggregation von Daten. Um diese Risiken zu reduzieren, wurden angemessene Überprüfungs- und Genehmigungskontrollen für den Datenerhebungs- und Berichterstattungsprozess konzipiert und umgesetzt.

Alle Komponenten des N-IKS-Rahmenwerks werden einer regelmäßigen Kontrollüberwachung in Form einer IKS-Prüfung unterliegen. Es wird ein jährlicher Prüfungsplan aufgestellt, der die Priorität und Kritikalität der Prozesse oder Datenpunkte berücksichtigt. Eventuelle Feststellungen eingeschränkter Wirksamkeit werden als zu erledigende Aufgaben mit definierten Verantwortlichkeiten und Fristen dokumentiert. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gesellschaften. Die Überwachung dieser Aktivitäten erfolgt auf Gesellschafts- und Konzernebene.

Für das Berichtsjahr 2024 wurde ein Bericht über die Wirksamkeit des IKS primär für das finanzielle IKS erstellt. Ab 2025 erstellt die Abteilung Corporate Internal Control System im ersten Quartal des Folgejahres einen gemeinsamen Bericht für das finanzielle IKS und das N-IKS. Der Bericht informiert den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfungen und die noch zu erledigenden Aktivitäten aus dem vorherigen Berichtszeitraum. Auf lokaler Ebene ist der oder die IKS-Beauftragte des Unternehmens für die interne Berichterstattung innerhalb der jeweiligen Gesellschaften verantwortlich. Die interne Berichterstattung informiert die gesetzlichen Vertretungen und den lokalen Aufsichtsrat über die Wirksamkeit des N-IKS sowie

über die noch zu erledigenden Aktivitäten aus dem vorherigen Berichtszeitraum. Idealerweise erfolgt dies im ersten Quartal des Folgejahres – dies kann aber von Gesellschaft zu Gesellschaft variieren.

Strategie

SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Kernelemente der allgemeinen Unternehmensstrategie wirken sich auf Nachhaltigkeitsaspekte aus

Die Lufthansa Group stellt ihren Kundinnen und Kunden weltweit Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge zur Verfügung. Diese werden hauptsächlich durch die fünf großen Passagier-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings angeboten. Zudem können Kundinnen und Kunden die Dienstleistungen von Lufthansa Cargo nutzen, um Waren weltweit zu transportieren. Schließlich umfasst das Portfolio der Lufthansa Group die technische Wartung von Flugzeugen durch Lufthansa Technik sowie weitere industrielle IT-Lösungen. Mit den „Green Fares“ erweiterte die Lufthansa Group ihr Produktportfolio im Jahr 2023 um Optionen, bei denen Kundinnen und Kunden ihre flugbezogenen CO₂-Emissionen reduzieren und die verbleibenden CO₂-Emissionen ausgleichen können – und strebt dabei eine steigende Energie- und Ressourceneffizienz an. Zudem wird sie ihr Portfolio an Passagier-Airlines durch die Übernahme von Anteilen an ITA Airways erweitern.

Die Lufthansa Group bietet ihre Produkte und Dienstleistungen sowohl für private Kundinnen und Kunden als auch für Firmenkunden an und ist weltweit tätig. Die Multi-Hub-Strategie bietet den Kundinnen und Kunden der Passagier-Airlines ein umfassendes Streckennetz mit entsprechender Reiseflexibilität. Eurowings hingegen fokussiert sich ausschließlich auf den Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

Darüber hinaus erweitern kommerzielle Gemeinschaftsunternehmen mit führenden internationalen Fluggesellschaften das Streckennetz der Passagier-Airlines. Kommerzielle Gemeinschaftsunternehmen bestehen mit United Airlines und Air Canada auf Strecken zwischen Europa und Nordamerika und mit All Nippon Airways (ANA), Singapore Airlines und Air China auf Strecken zwischen Europa und Japan beziehungsweise Singapur und China. Außerdem gibt es zahlreiche sogenannte Codeshare-Abkommen, bei denen sich mehrere Fluggesellschaften einen Linienflug teilen. Zudem baut die Lufthansa Group ihr Angebot auf den Wachstumsmärkten in Asien weiter aus.

Die Lufthansa Group ist ein weltweit tätiges Unternehmen mit Hauptsitz in Europa, das von seinen fünf Hauptdrehkreuzen (Frankfurt, München, Zürich, Wien, Brüssel) Flüge nach Europa, Nord-, Mittel- und Südamerika, in den asiatisch-pazifischen Raum, den Nahen Osten und nach Afrika anbietet. Darüber hinaus verfügt Lufthansa Technik über Flugzeugüberholungen und Werkstätten im asiatisch-pazifischen Raum, in Europa, im Nahen Osten, in Afrika sowie in Nord-, Mittel- und Südamerika.

T051 ESRS 2 SBM-1 | 40A VERTEILUNG DER BESCHÄFTIGTEN NACH REGIONEN ¹⁾ ZUM STICHTAG 31.12.2024

Region	Personenanzahl
Deutschland	66.290
Nord-/Mittelamerika	2.616
Südamerika	222
Übriges Europa	26.470
Asien/Pazifik	5.061
Nahost/Afrika	763
Gesamtanzahl	101.422

¹⁾ Auf Basis der Einsatzregionen.

In bestimmten Situationen, wie kriegerischen Auseinandersetzungen, entscheidet die Lufthansa Group, Flüge in bestimmte Länder vorübergehend auszusetzen. Dies erfolgt auf Grundlage von Sicherheitsbedenken, wie es beispielsweise bei der Ukraine der Fall war. Hier wurden Flüge aufgrund des russischen Angriffskriegs zwischenzeitlich eingestellt.

Die ESRS stellen spezifische Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung, die neben den sektoragnostischen auch sektorspezifische Besonderheiten berücksichtigen. Diese Sektoren definieren branchenspezifische Anforderungen und Tätigkeiten. Im Jahr 2024 war die Lufthansa Group in folgenden ESRS-Sektoren tätig und hat folgende Umsätze generiert:

T052 ESRS 2 SBM-1 | 40B UMSATZ NACH ESRS-SEKTOREN IM JAHR 2024

Geschäftsfeld	ESRS-Sektor	Tätigkeit	Umsatz des ESRS-Sektors in Mio. €
MRO	Verteidigung (MDE)	Tätigkeit C.33.16 Reparatur und Wartung von Luft- und Raumfahrzeugen für Lufthansa Technik	5.036
Passagier-Airlines	Sonstige Transportleistungen (TTR)	Tätigkeit H.51.10 Passagierluftverkehr für die Passagier-Airlines	28.905
Logistik	Sonstige Transportleistungen (TTR)	Tätigkeit H.51.21 Frachtluftverkehr für Lufthansa Cargo	3.213

Die aufgeführten ESRS-Sektoren wurden auch bei der doppelten Wesentlichkeitsbewertung der Lufthansa Group berücksichtigt. Unterstützt durch diese Wesentlichkeitsanalyse hat die Lufthansa Group die wichtigsten Themen identifiziert, auf die sie ihre Strategie ausrichtet.

Im Bereich Umwelt verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und den Abfall an Bord zu minimieren. Bis 2030 soll eine Netto-CO₂-Reduzierung um 50 % im Vergleich zu 2019 erreicht werden. Dieses Ziel gilt weltweit für den Flugbetrieb und bezieht sowohl Passagiere

als auch Frachtkunden ein. Darüber hinaus plant die Lufthansa Group, auf den Einsatz von Einwegplastik und Aluminium an Bord zu verzichten – ein Ziel, das sich auf den weltweiten Flugbetrieb für Passagiere erstreckt.

Mit Blick auf soziale Themen hat sich die Lufthansa Group Ziele zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Vielfalt gesetzt. Die Kundenzufriedenheit ist bei der Lufthansa Group ein zentrales Ziel und gilt global für alle Produkte und Dienstleistungen sowie für sämtliche Kundengruppen der einzelnen Unternehmenssegmente. Zudem soll die Diversität der Lufthansa Group gesteigert werden. Dies bedeutet konkret, dass bis Ende 2025 25 % der Führungspositionen von Frauen besetzt werden sollen. Dieses Ziel gilt weltweit und bezieht sich auf die gesamte Lufthansa Group.

Schließlich strebt die Lufthansa Group im Bereich der Unternehmensführung ein ethisches Verhalten in allen Geschäftsbeziehungen und die Einhaltung aller rechtlichen und regulatorischen Vorschriften an.

Von Europa aus – und hier insbesondere aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Belgien – üben die Gesellschaften der Lufthansa Group ihre Geschäftstätigkeit aus. Daher können die meisten Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich auf die Standortebene beziehen, einem dieser Länder zugeordnet werden. Da Flüge die Hauptquelle für die Treibhausgasemissionen des Flugbetriebs sind, können die Auswirkungen des Klimawandels nicht auf einen bestimmten Standort oder Markt eingegrenzt werden.

Die größte Herausforderung besteht darin, das Klimaschutzziel bis 2050 zu erreichen. Die Lufthansa Group investiert daher weiterhin in Flugzeuge mit neuen Technologien zur Förderung der Kraftstoffeffizienz und in andere Umweltprojekte und passt sich an strengere Umweltvorschriften an.



Geschäftsmodell der Lufthansa Group erstreckt sich über mehrere Wertschöpfungsstufen

Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group umfasst insbesondere Passagier- und Frachtflugdienste, MRO-Dienste sowie IT- und Logistikdienste.

Zu den wichtigsten Einflüssen gehören Treibstoff, Flugzeuge, Ersatzteile, Infrastrukturleistungen von Drittanbietern (zum Beispiel Flughafendienste und Flugsicherung) und qualifiziertes Personal. Diese Vorleistungen werden durch langfristige Verträge mit zuverlässigen Lieferanten und Investitionen in Schulungsprogramme für das eigene Personal gesichert.

Die Kernaktivitäten (Outputs) erstrecken sich über folgende Bereiche:

- Beschaffung und Betrieb von Luftfahrzeugen: Kauf oder Leasing von Luftfahrzeugen sowie von Waren und Dienstleistungen für deren Wartung und Betrieb sowie die Durchführung von Flügen
- Flugdienstleistungen: Passagier- und Frachtdienstleistungen, einschließlich Vertrieb, Logistikdienstleistungen, Flugplanung, Flughafenabfertigung, Flugbetrieb, Kundensupport und Catering
- Zusätzliche Dienstleistungen: Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen, einschließlich Verteidigung, Bereitstellung von IT- und digitalen Transformationslösungen und Beratungsdienstleistungen, Flugaus- und Weiterbildung für das eigene Cockpit, Kabinenbesatzungen sowie Kundinnen und Kunden

Im Jahr 2024 erzielte die Lufthansa Group im Wesentlichen Ergebnisse durch die Bereitstellung von Passagier- und Frachtflugdiensten, technischer Wartung sowie von IT- und Logistiklösungen. Der aktuelle und erwartete Nutzen für Kundinnen und Kunden umfasst verbesserte Reiseerfahrungen, eine höhere Pünktlichkeit und reduzierte CO₂-Emissionen. Investorinnen und Investoren profitieren von gesteigerten finanziellen Ergebnissen, andere Interessengruppen von der starken Marktstellung und den nachhaltigen Geschäftspraktiken der Lufthansa Group.

SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Lufthansa Group hat die folgenden Gruppen als ihre wichtigsten Interessengruppen identifiziert:

G26 ANSPRUCHSGRUPPEN DER LUFTHANSA GROUP



Kunden und Endverbraucher

Verbraucher inklusive Firmenkunden



Kapitalmarktakteure

Investorinnen und Investoren, Aktionärinnen und Aktionäre, Kreditgeber



Politikerinnen und Politiker, Behörden, Regierungen, gesetzgebende Instanzen



Wissenschaft, Forschung und Bildungseinrichtungen



Gesellschaft

Allgemeine Öffentlichkeit, Anrainerinnen und Anrainer, gefährdete Gruppen, soziale Netzwerke, NGOs/Verbände



Natur



Analysten und Ratingagenturen



Mitarbeitende und Mitarbeitervertretungen



Lieferanten und Vertragspartner

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf einen offenen, kontinuierlichen und vertrauensvollen Dialog mit ihren internen und externen Interessengruppen und tauscht sich in verschiedenen Formaten mit ihnen aus. Im Jahr 2023 wurde eine umfassende Befragung der Interessengruppen durchgeführt, um vertiefte Erkenntnisse zu gewinnen. Mit den Investorinnen und Investoren kommuniziert das Unternehmen regelmäßig im Rahmen von Roadshows und Investorenkonferenzen sowie im direkten Austausch. Die Einbindung der Kundinnen und Kunden wird durch Panels und Kundenumfragen unterstützt, während die Interaktion mit den Beschäftigten durch etablierte Formate erfolgt. Dazu zählen das Format „Offen gesagt“, bei dem der Chief Executive Officer und andere Top-Manager Fragen der Mitarbeitenden beantworten, und die jährliche Mitarbeiterumfrage „involve me!“. Anrainerinnen und Anrainer werden durch Dialogformate mit lokalen Vertretungen an

häufig genutzten Flughäfen eingebunden, wie zum Beispiel durch den kontinuierlichen Austausch im Flughafen- und Regionalforum in Frankfurt. Darüber hinaus berichtet die Lufthansa Group über ihre Aktivitäten und Fortschritte in verschiedenen Formaten, wie etwa dem Fortschrittsbericht an den UN Global Compact oder dem Bericht zu den Empfehlungen der Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), um Transparenz und eine kontinuierliche Einbeziehung der Interessengruppen zu gewährleisten.

Die Lufthansa Group organisiert ihr Interessengruppen-Engagement durch eine koordinierte Struktur, die sowohl zentrale als auch dezentrale Bemühungen kombiniert. Die zentrale Koordination wird von den jeweiligen Abteilungen, wie Investor Relations und Unternehmenskommunikation, wahrgenommen, während die Personalabteilung die Initiativen



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

zur Einbindung der Beschäftigten, einschließlich Mitarbeiterumfragen, betreut. Das dezentrale Engagement wird an den jeweiligen Betriebsstandorten lokal organisiert, um sicherzustellen, dass die Kommunikation auf die Bedürfnisse von Gemeinden und anderen lokalen Interessengruppen zugeschnitten ist.

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung profitiert vom Dialog mit den Interessengruppen des Unternehmens. Der kontinuierliche Austausch soll dazu beitragen, die Bedürfnisse, Erwartungen und Wünsche unterschiedlicher Interessengruppen besser zu verstehen und in das unternehmerische Handeln einzubeziehen. Auch lassen sich so Themen mit potenziell großem Einfluss auf langfristige Wertschöpfungsmöglichkeiten besser identifizieren. Die im Rahmen der CSRD-konformen Berichterstattung durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse umfasste ebenfalls den Austausch mit verschiedenen Interessengruppen und internen Vertretungen.

Die Ergebnisse des Interessengruppen-Engagements sind in die Wesentlichkeitsanalyse der Lufthansa Group eingeflossen, die als Grundlage für die strategische Entwicklung des Corporate-Responsibility-Managements und die Auswahl, der in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung angesprochenen Aspekte und Anliegen dient. Über die Wesentlichkeitsanalyse hinaus werden diese Ergebnisse auch für die Produktentwicklung genutzt, um sicherzustellen, dass die Angebote des Unternehmens mit den Erwartungen und Bedürfnissen der Interessengruppen übereinstimmen.

Die Lufthansa Group betrachtet die Interessen und Sichtweisen ihrer Interessengruppen als Beitrag zur Gestaltung ihrer Strategie und ihres Geschäftsmodells. Diese Erkenntnisse werden durch verschiedene Dialogformate und im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse systematisch erhoben. Die Befragung der Interessengruppen deckte alle Themen der ESRS und weitere relevante Nachhaltigkeitsthemen, wie zum Beispiel soziales Engagement, ab. Alle Nachhaltigkeitsthemen, die sich als wesentlich erweisen, werden in die strategischen Initiativen und Geschäftspraktiken des Unternehmens einbezogen.

Beispiele für die Anpassung des Geschäftsmodells an die Interessen und Ansichten von Interessengruppen sind der Ausbau der Ferienflugrouten als Reaktion auf die Kundennachfrage und die Einführung von CO₂-Kompensationsangeboten, die dem Klimaschutz Rechnung tragen. Das Unternehmen verbessert zudem die intermodalen Reisemöglichkeiten, um die Abhängigkeit von Kurzstreckenflügen durch die Integration von Zug- und Busverbindungen zu verringern und so weitere Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Anpassungen des Streckennetzes werden unter Berücksichtigung politischer und sicherheitsrelevanter Faktoren vorgenommen, um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten.

Des Weiteren hat die positive Akzeptanz der „Green Fares“ die Lufthansa Group darin bestärkt, ihr Angebot zu erweitern und die Tarife auch auf Langstreckenflügen anzubieten. Es handelt sich hierbei um einen laufenden und explorativen Prozess, der aufgrund der Neuartigkeit des Themas keinem klaren Zeitplan folgt. Am Beispiel der Optionen zu den „Green Fares“ im Buchungsprozess und dessen Ausweitung geht die Lufthansa Group davon aus, dass dies die Wahrnehmung der Fluggäste für das Engagement des Unternehmens im Klimaschutz erhöht und somit zur Sicherung des Geschäftsmodells beiträgt.

Die Lufthansa Group möchte sicherstellen, dass die Ansichten und Interessen betroffener Interessengruppen bezüglich der nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen des Unternehmens effektiv an die relevanten Entscheidungsgremien kommuniziert werden. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse, die auch auf Einschätzungen der Interessengruppen basiert, werden mit dem Management validiert und anschließend sowohl dem Vorstand als auch dem Aufsichtsrat vorgelegt. Aktualisierungen und Vertiefungen spezieller Nachhaltigkeitsthemen werden zweimal im Jahr auch im ESG-Ausschuss vorgestellt.



SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wert-schöpfungs-kette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
E1 – Klimawandel							
Extreme Wetterereignisse	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	langfristig	Die Anpassungen aufgrund extremer Wetterereignisse könnten disruptive Veränderungen an Prozessen oder Standorten erfordern, was negative Auswirkungen auf Kundinnen und Kunden, Lieferanten, Geschäftspartner oder Gemeinden haben könnte. Unter anderem können Flughafeneninfrastruktur und Start- und Landebahnen beeinträchtigt werden, was zu Flugausfällen und Umleitungen führt und somit zusätzliche Kosten und Produktivitätsverluste verursacht, insbesondere für Geschäftsreisende und Logistikpartner. Zudem führen Anpassungen von Flugrouten und ein Anstieg des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen zu einer Beeinträchtigung der Zugänglichkeit für Kundinnen und Kunden aufgrund erhöhter Preise.	Einflüsse und Aufwände durch Anpassung an den Klimawandel werden durch die Klimarisiko- und insbesondere Vulnerabilitätsanalyse betrachtet. Siehe auch ESRS E1 Klimawandel – Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert und ESRS E1 Klimawandel – Klima-Resilienzanalyse ist angestoßen, um Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel zu analysieren.	Anpassungsmaßnahmen insbesondere für Hitzewellen werden beschrieben unter ESRS E1 Klimawandel – Erste Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken sind umgesetzt.	Kosten durch EU-ETS führen schon heute zu aktuellen finanziellen Effekten, siehe Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren.
	Risiken	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Extreme Wetterereignisse können zu Lieferverzögerungen führen, schnellere Bearbeitungszeiten erfordern und das Markenimage sowie die betriebliche Stabilität und Arbeitskräfte beeinträchtigen. Zudem können physische Klimarisiken die Leistung von Flugzeugen beeinträchtigen, Umleitungen verursachen sowie zeitweilige Sperrungen von Lufträumen und Schäden an Infrastruktur und Flugzeugen zur Folge haben, was sich negativ auf Kosten und Erträge auswirken kann.			
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Der Einsatz des „Enroute Weather Display“ kann die Klima- und Wettervorhersagen verbessern und dazu beitragen, sich so vor erhöhten Versicherungsprämien zu schützen und Reputationsvorteile zu erzielen.			
Regulatorische und Marktrisiken	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Politisch-regulatorische Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt, wie beispielsweise eine CO ₂ -Steuer, könnten eine Anpassung der eigenen Betriebsabläufe des Unternehmens erfordern (steigende Kosten, Refinanzierungskosten). Es könnte zu erhöhten Betriebskosten, steigenden Ticketpreisen und Disruptionen im Treibstoffmarkt kommen. Zum einen kann dies aufgrund steigender Preise für ölbasierten Treibstoff und Sustainable Aviation Fuel (SAF) geschehen, die insbesondere mittelfristig die Kosten für Kohlenstoffemissionen übertreffen könnten. Zum anderen kann es auch durch steigende behördliche Überwachung, die Exposition gegenüber Naturkatastrophen und steigende geopolitische Konflikte erfolgen. Darüber hinaus könnten Kundenpräferenzen sich aufgrund der Veränderung durchschnittlicher Temperaturen und Saisonalitäten ändern, was zu Anpassungen im Flugverkehrsmanagement und bei der Zielplanung und damit ebenfalls zu erhöhten Betriebskosten führen könnte.	Transitorische Risiken werden durch die Klimarisiko- und insbesondere Vulnerabilitätsanalyse betrachtet. Siehe auch ESRS E1 Klimawandel – Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert und ESRS E1 Klimawandel – Erste Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken sind umgesetzt. Darüber hinaus werden Kosten aus Umweltregulierungen in Säule 4 der Vier-Säulen-Strategie adressiert und vom Finanzrisikoccontrolling gemanagt. Siehe auch ESRS E1 Klimawandel – Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet.	Derzeit wird die Integration der Umweltkosten in die Ticketpreise geprüft. Es ist geplant, sie teilweise für Flüge ab 2025 umzusetzen. Weitere Maßnahmen zum Management von transitorischen Risiken sind ausgeführt unter ESRS E1 Klimawandel – Ökonomische Instrumente stellen vierte Säule der Klimaschutzstrategie dar.	Kosten durch EU-ETS führen schon heute zu aktuellen finanziellen Effekten, siehe Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Auswirkungen auf den Klimawandel durch CO ₂ -Emissionen	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Direkte CO ₂ -Emissionen aus energie- und schadstoffintensiven Prozessen im Boden- und Flugbetrieb sowie bei Ausbildung des Fluggersonals beeinflussen das Klima negativ. Auch Emissionen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, zum Beispiel durch Dienstleistungen am Flughafen, die Herstellung von Kerosin sowie Triebwerksherstellung und Flugzeugensorgung, tragen zum Klimawandel bei. Die Reduzierung von Emissionszertifikaten im Emissionshandel könnte sich zudem voraussichtlich durch steigende Flugpreise negativ auf Kundinnen und Kunden in Europa und möglicherweise weltweit durch neue Handelssysteme auswirken.	Wie Klimaschutz eingebettet ist in der Unternehmensstrategie und Entscheidungsfindung, ist detailliert innerhalb der Vier-Säulen-Strategie, in dem Kapitel ESRS E1 Klimawandel – Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet beschrieben.	Diverse Maßnahmen zur CO ₂ -Reduktion und damit zur Treibstoffeinsparung sind im Detail beschrieben im Kapitel ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten .	Kosten durch EU-ETS führen schon heute zu aktuellen finanziellen Effekten, siehe Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren . Zudem ist auch die Flottenerneuerung durch ihre hohe Investitionssumme in den finanziellen Kennzahlen sichtbar Finanzlage
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Neue oder geänderte staatliche Vorschriften könnten zu einer eingeschränkten Verfügbarkeit kohlenstoffarmer Alternativen, wie grünen Aluminiums, führen und damit Betriebsanpassungen erforderlich machen, was zu finanziellen Einbußen, Strafzahlungen oder Reputationsschäden führen könnte. Strengere EU-Klimaschutzvorschriften könnten zudem Langstreckenverbindungen auf Nicht-EU-Drehkreuze verlagern und so den Wettbewerb mit Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten verzerren. Dies hätte eine Verlagerung anstelle der Reduzierung von Emissionen und finanzielle Einbußen zur Folge. Eingeschränkte Zugänglichkeit und höhere Kosten für Kundinnen und Kunden sowie reduzierte Emissionsobergrenzen und kostenlose Zertifikate könnten Umsatz und Betriebskosten zusätzlich beeinflussen.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Klimaschutzmaßnahmen, wie die Modernisierung der Flotte und des Fuhrparks, der Einsatz von SAF und die AeroSHARK-Technologie können zu effizienterer Ressourcennutzung, Kostensenkungen und höheren Geschäftsvolumina führen. Dies kann Umsatz und Aktienwert steigern, zur Erschließung neuer Märkte führen und den Kundstamm erweitern. Zudem ist die Reduktion von Emissionen ein Fokus-thema innerhalb der Lufthansa Group. Dies kann als Katalysator wirken, um die Klimaziele zu erreichen, den Markenwert der Lufthansa Group zu stärken und Zugang zum Kapitalmarkt zu erleichtern. Investitionen in treibstoffeffiziente Flugzeuge, SAF und intermodale Verkehrslösungen können zudem Kundinnen und Kunden sowie Investorinnen und Investoren attraktive Lösungen für mehr Klimaschutz bieten. Minderungsmaßnahmen (Scope 1 und 2) sowie Forschungsprojekte, wie VOLAR und STAM, können darüber hinaus langfristige Ressourceneinsparungen und Innovationen fördern. Staatliche Subventionen und Initiativen, etwa im Bereich Wasserstoff, können zudem die Entwicklung neuer Technologien unterstützen und Geschäftsaktivitäten beschleunigen.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Auswirkungen auf den Klimawandel durch Kondensstreifen	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Kondensstreifen von Flügen tragen zum Klimawandel bei, indem sie Wärmestrahlung von der Erdoberfläche einfangen und die darunterliegende Luft erwärmen sowie einfallendes Sonnenlicht zurück ins All reflektieren. Dies beeinflusst das lokale Klima von Gemeinschaften und das globale Klima.	Wie Auswirkungen auf den Klimawandel durch Kondensstreifen entstehen, wird derzeit in verschiedenen Forschungsprojekten untersucht. Diese sind innerhalb der Resilienzanalyse beschrieben. Siehe ESRS E1 Klimawandel – Klima-Resilienzanalyse ist angestoßen, um Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel zu analysieren . Derzeit fließen Auswirkungen durch Kondensstreifen allerdings noch nicht in die Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group mit ein.	Erste Maßnahmen in Bezug auf Kondensstreifen sind im Detail beschrieben in Kapitel ESRS E1 Klimawandel – Erste Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken sind umgesetzt .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene, nachgelagert	langfristig	Öffentliche Kritik an der Klimawirkung von Kondensstreifen durch Gemeinschaften, Regierungen, Wissenschaft und Nichtregierungsorganisationen könnte das Verkaufsvolumen senken. Zudem könnten neue staatliche Vorschriften zu Kondensstreifen Betriebsanpassungen, wie geänderte Routen und Kraftstoffspezifikationen, erfordern und die Betriebskosten erheblich steigern.			
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Optimierung von Flugrouten, Flughöhen, Triebwerkskonstruktionen und die Verwendung von SAF ermöglichen Einsparungen bei den Betriebskosten und verbessern den Markenwert und die öffentliche Wahrnehmung, insbesondere bei Nichtregierungsorganisationen und Interessengruppen.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Energieeffizienz	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Für die Durchführung von Flügen, den Betrieb von Büros, die Verarbeitung von Rohstoffen, Produktlieferungen und andere Dienstleistungen wird weltweit Energie benötigt. Ein ineffizienter Einsatz dieser Energie führt zu einem übermäßigen Entzug natürlicher Ressourcen und trägt zum Klimawandel bei.	Wie Klimaschutz eingebettet ist in der Unternehmensstrategie und Entscheidungsfindung, ist detailliert innerhalb der Vier-Säulen-Strategie in dem Kapitel ESRS E1 Klimawandel – Energiestrategie für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien beschrieben.	Diverse Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sind im Detail beschrieben im Kapitel ESRS E1 Klimawandel – Bodenmobilität und Bodenoperationen sollen bis 2045 CO₂-neutral gestaltet sein.	Kosten durch EU-ETS führen schon heute zu aktuellen finanziellen Effekten, siehe Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren .
	Positive Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Eine Unterstützung der Kundinnen und Kunden bei der Senkung ihres Energieverbrauchs durch energieeffiziente Brennstoffe, alternative und nachhaltige Brennstoffe und die Anpassung der Infrastruktur, Bodenprozesse und Kompensationsmaßnahmen können zur Schaffung eines vielfältigeren Energiemixes, zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit und zur Verringerung der Emissionen weltweit führen.			
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Neue oder geänderte staatliche Vorschriften zum Energieverbrauch könnten eine Anpassung der Betriebsabläufe, wie neue Routen oder Einschränkungen der Ressourcennutzung, erforderlich machen, was die Betriebskosten erheblich erhöhen könnte. Ineffiziente Energienutzung, etwa durch schlechte Gebäudedämmung und mangelhafte Betriebsplanung, kann ebenfalls zusätzliche Kosten verursachen. Zudem besteht das Risiko von Unterbrechungen in der Versorgungskette, insbesondere in Regionen mit Energieengpässen, was negative Auswirkungen auf das Geschäft der Lufthansa Group haben könnte.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die kontinuierliche Modernisierung der Flotte kann die Effizienz verbessern, indem Transportleistung und Treibstoffverbrauch entkoppelt werden, was zu Kostensenkungen führt. Investitionen in Forschung und Entwicklung zur Verwendung von Materialien und alternativen Brennstoffen können zu neuen Technologien, Prozessen und Materialeinsatz führen, die Energieeinsparungen ermöglichen und somit neue Einnahmequellen und Preisvorteile für die Beschaffung bieten. Zudem wird der Umsatz durch den Zugang zu neuen Märkten und die Erweiterung des Kundenstamms gesteigert, insbesondere durch alternative Kraftstoffe und digitale Lösungen. Globale staatliche Initiativen und Subventionen könnten die Geschäftstätigkeit in den Bereichen Energieeffizienz und Integration erneuerbarer Energien sowie neuer innovativer Technologien in aufstrebenden Branchen wie Wasserstoff beschleunigen, während die aktive Förderung von SAF der Lufthansa Group einen Wettbewerbsvorteil verschafft.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
E2 – Umweltverschmutzung							
Lärmverschmutzung	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Der Flugverkehr der Lufthansa Group Airlines führt zu Lärmbelästigungen, die Lebensräume, Ökosysteme und Arten sowie lokale Gemeinschaften beeinträchtigen.	Wie Auswirkungen und Risiken und Chancen zum Thema Fluglärm eingebettet sind in der Unternehmensstrategie und Entscheidungsfindung, ist detailliert innerhalb der Fünf-Säulen-Strategie im Kapitel ESRS E2 Umweltverschmutzung – Fünf-Säulen-Strategie für aktiven Schallschutz soll Lärmbelastungen reduzieren beschrieben.	Diverse Maßnahmen zu Lärmschutz sind im Detail beschrieben in Kapitel ESRS E2 Umweltverschmutzung – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Änderungen oder neue Vorschriften zu Lärmschutz und Umweltauflagen, wie das Wiederauffüllen erschöpfter Ressourcen in bestimmten Regionen, können für die Lufthansa Group erhebliche finanzielle Belastungen mit sich bringen. Werden die Regelungen zu Lärm- und Schadstoffemissionen nicht eingehalten, drohen außerdem Klagen durch Anwohnende und Naturschutzorganisationen, was das Unternehmen sowohl finanziell als auch in seinem Ansehen belasten könnte.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Durch Investitionen in leisere Flugzeuge, lärmindernde Technologien, die Beteiligung an der Lärmforschung, die Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten sowie den Dialog mit Anspruchsgruppen kann die Lufthansa Group einen Wettbewerbs- und Reputationsvorteil erzielen und für Kundinnen und Kunden sowie Investorinnen und Investoren attraktiv werden.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft							
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene	langfristig	Die Verwendung nicht erneuerbarer Rohstoffe (wie Metalle und seltene Materialien) durch Lieferanten in der Flugzeugherstellung trägt weltweit zur Erschöpfung natürlicher Ressourcen bei und verringert deren Verfügbarkeit für lokale Gemeinschaften. Der Einsatz nicht regenerierbarer Ressourcen im eigenen Betrieb (wie fossile Brennstoffe, Einwegplastik und Verpackungsmaterialien) beeinflusst ebenfalls den weltweiten Ressourcenverbrauch und kann lokale Gemeinschaften beeinträchtigen.	Wie der Umgang mit Rohstoffen und Materialnutzung in die Strategie und Entscheidungsfindung der Airlines und der Lufthansa Technik einfließt, ist beschrieben in den jeweiligen Konzeptansätzen im Kapitel ➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft.	Diverse Maßnahmen durch Umsetzung der R-Strategien bei den Airlines und der Lufthansa Technik. Diese werden detailliert beschrieben in dem Kapitel ➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiken	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Beschaffung recycelter Materialien könnte zu höheren Produktkosten führen, die an die Lufthansa Group und ihre Kundinnen und Kunden weitergegeben würden, was das Absatzvolumen verringern könnte. Alternativ könnten die Preise für Kundinnen und Kunden stabil bleiben, was jedoch die Gewinnmargen schmälern würde. Die Nutzung nicht erneuerbarer Rohstoffe durch Lieferanten der Lufthansa Group könnte außerdem dem Ansehen schaden, da sie zur weltweiten Ressourcenverknappung beiträgt. Neue Vorschriften, die die Nutzung nicht regenerierbarer Ressourcen einschränken (zum Beispiel die EU-Richtlinie zu Einwegplastik), könnten zudem zu höheren Kosten führen, beispielsweise durch eine Besteuerung des Ressourcenverbrauchs.			
	Chance	vorgelagert, eigene	mittelfristig	Durch reduzierte Materialnutzung, Wiederverwendung von Komponenten und Einsatz recycelter Materialien kann sich die Lufthansa Group von steigenden Kosten für neue Rohstoffe entkoppeln und sich vor Beschaffungsrisiken in Konfliktgebieten oder klimatisch gefährdeten Regionen schützen. Investitionen in Forschung und Entwicklung für neue Technologien, Prozesse und Kreislaufwirtschaft können zudem neue Einnahmequellen und Preisvorteile schaffen. Der vermehrte Einsatz wiederverwendbarer und recycelter Materialien für Verpackungen sowie der Verzicht auf Einwegplastik wird von Kundinnen und Kunden positiv wahrgenommen und verbessert das Markt- und Markenpotenzial sowie das Ansehen, während gleichzeitig Kostenrisiken durch neue Rohstoffe gemindert werden.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Geschäftsmodelle, die Anreize für den Konsum schaffen, indem sie neue Produkte oder Generationen von Produkten und Dienstleistungen ohne Kompatibilität mit älteren Versionen einführen, können erheblich zur Übernutzung und Erschöpfung der weltweiten natürlichen Ressourcen beitragen.	Bisher keine explizite Auswirkung auf Strategie und Entscheidungsfindung	Derzeit wurden noch keine weiteren Anpassungsmaßnahmen definiert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Ein erheblicher Anstieg der Betriebs- und Produktionskosten kann infolge neuer oder sich ändernder weltweiter staatlicher Vorschriften eintreten. Die Nichteinhaltung dieser Vorschriften durch die Lufthansa Group, Lieferanten und Geschäftspartner kann weitere Kosten in Form von Haftungen, Strafen, Bußgeldern, Reputationsschäden oder den Verlust von Lizenzen und Genehmigungen nach sich ziehen.			
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die weltweite Nachfrage nach kreislauforientierten Lösungen steigt, was das Markt- und Markenpotenzial sowie das Ansehen verbessern kann. Mögliche staatliche Initiativen und Subventionen zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs oder zur Förderung der Kreislaufwirtschaft, wie Steuerreformen, digitale Förderprogramme und Anreize für Forschung und Entwicklung, könnten Aktivitäten innerhalb der Kreislaufwirtschaft unterstützen.			
S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens							
Flexible Arbeitsgestaltung	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die Work-Life-Balance der Mitarbeitenden wird durch flexible Arbeitszeiten, mobile Arbeit, Teilzeit, Sabbaticals, Elternzeit, Pflegezeit und Altersteilzeit gefördert. Zusätzlich tragen tariflich vereinbarte Arbeitszeiten, verschiedene Gleitzeitmodelle und Familienleistungen wie Kinderbetreuung und Pflegeberatung positiv zur Lebensqualität der Mitarbeitenden bei.	Die flexible Arbeitsgestaltung ist in der Personalstrategie der Lufthansa Group unter dem Punkt „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Siehe hierfür das Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Dabei werden unter der flexiblen Arbeitsgestaltung unterschiedliche Modelle gefasst und aufgenommen. Dies ist unter dem Punkt „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Siehe hierfür das Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Aufgrund des Fachkräftemangels und der Abwerberisiken durch attraktivere Wettbewerber mit besserer Work-Life-Balance könnte die Lufthansa Group von erhöhter Mitarbeiterfluktuation betroffen sein, was zudem den Ruf und den Markenwert schädigen würde.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Die Flexibilisierung der Arbeitsbedingungen kann zu Einsparungen bei Betriebs- und Energiekosten durch mobiles Arbeiten führen. Zudem kann sie den Ruf und die Wettbewerbsfähigkeit als Arbeitgeber verbessern. Das hilft, Talente zu binden und zu gewinnen. Die Sicherstellung adäquater Arbeitszeiten und Maßnahmen zur Work-Life-Balance tragen zur Vermeidung von Überstunden bei, fördern die Mitarbeiterzufriedenheit und steigern die Produktivität. Dies reduziert die Fluktuation und spart zukünftige Recruitingkosten als finanziellen Vorteil.			

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Überstunden und nicht geregelte Arbeitszeit	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Ungeregelte Arbeitszeiten, falsche Einstufungen und hohe Arbeitsbelastungen führen zu Stress, Burn-out und gesundheitlichen Problemen, was die Zufriedenheit und Work-Life-Balance der Mitarbeitenden beeinträchtigt.	Überstunden und Arbeitszeitmodelle wurden in der Personalstrategie der Lufthansa Group unter dem Punkt „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Sie werden hier spezifiziert und näher beschrieben. Siehe hierfür Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens.	Um sich seitens des demografischen Wandels und Fachkräftemangels des Themas anzunehmen, wurde dies in den „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Nähere Erläuterungen sind im Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens zu finden.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Die Nichteinhaltung von Überstundenbegrenzungen und fehlende flexible Arbeitslösungen können für die Lufthansa Group Reputationschäden, geringere Mitarbeiterbindung und höhere Recruitingkosten mit sich bringen. Zudem drohen Kosten durch Streiks, Bußgelder und Rechtsstreitigkeiten. Hohe Arbeitsbelastung kann die Arbeitgeberattraktivität mindern, was unbesetzte Stellen zur Folge haben kann und mit erhöhten Krankheitsausfällen einhergehen würde, was die Effizienz verringert.			
Angemessene Löhne und Tarifverträge	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Unzureichende Löhne können ungleiche Bezahlung, Armut und gesellschaftliche Probleme verursachen sowie schlechtere Lebensstandards, Gesundheitsprobleme, Nebenjobs, geringere Bildung und ein verringertes Gemeinschaftsgefühl.	Um wettbewerbsfähige Personalkosten zu zahlen, spielen angemessene Löhne und Tarifverträge eine wichtige Rolle bei der Vergütung. Dies ist der Lufthansa Group bewusst und ist ebenfalls ein Kernbestandteil der HR-Strategie, wie im Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell näher beschrieben.	Um das Thema wettbewerbsfähige Personalkosten zu adressieren, hat die Lufthansa Group im Rahmen der Tarifverhandlungen die Löhne angehoben, wie im Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell näher erläutert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch bestehende unbefristete Arbeitsverträge, Tarifverträge und familienfreundliche Personalpolitik, die tarifgebunden sind, gewährleistet die Lufthansa Group faire Arbeitsbedingungen und transparente Bezahlung für ihre Mitarbeitenden.			
	Risiko	eigene	mittelfristig	Erhöhte Arbeitskosten für die Lufthansa Group aufgrund von Tarifverträgen und Nichteinhaltung dieser Vereinbarungen können zu zusätzlichen Kosten durch Haftungen, Strafen, Bußgelder, Reputationsschäden oder den Verlust von Lizenzen und Genehmigungen führen.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Attraktive Tarifverträge, eine hohe Übernahmequote und eine familienfreundliche Personalpolitik können der Lufthansa Group als attraktiver Arbeitgeberin einen Wettbewerbsvorteil verschaffen.			
Sozialer Dialog/ Vereinigungen	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die Sicherstellung der Vereinigungsfreiheit bei der Lufthansa Group führt zu gerechteren Arbeitsbedingungen bei Vergütung und Sozialleistungen.	Der soziale Dialog und die Vereinigung von Mitarbeitenden gehören zu einer der sechs Säulen der Personalstrategie im Rahmen der vertrauensvollen Sozialpartnerschaft. Siehe hierfür Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens.	Diese Säule der Personalstrategie, vertrauensvolle Sozialpartnerschaft, basiert auf der gemeinsamen Verantwortung für das Unternehmen und seiner Mitarbeitenden. Dabei beabsichtigt die Lufthansa Group, mit den Tarif- und Betriebspartnern vereinbarte Regelungen weiterzuentwickeln. Dies wird im Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell beschrieben.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Fehlende Plattformen für Mitarbeiteranliegen und eine eingeschränkte Vereinigungsfreiheit können zu Unzufriedenheit, Produktivitätsverlusten, Arbeitsniederlegungen, rechtlichen Sanktionen, geringerer Mitarbeiterbindung und Reputationsschäden führen.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Mitarbeiterbeteiligung und Plattformen für Anliegen sowie eine eingeschränkte Vereinigungsfreiheit können ein kooperatives Arbeitsumfeld fördern, die Mitarbeiterzufriedenheit und -moral steigern und zu hoher Mitarbeiterbindung sowie Einsparungen bei Recruitingkosten führen.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Gesundheit und Arbeitssicherheit	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Psychoziale Stressfaktoren und unzureichende Ergonomie sowie gefährliche Arbeitsprozesse können weltweit das Risiko für chronische Erkrankungen und schwere Unfälle bei Mitarbeitenden erhöhen. Der Umgang mit gefährlichen Stoffen kann zusätzlich akute und chronische Gesundheitsrisiken wie Atemwegserkrankungen bergen.	Um eine nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit in den kommenden Jahren anzustreben, bettet die Lufthansa Group das Thema Gesundheit und Arbeitssicherheit sowohl in die Personalstrategie als auch in weitere Konzepte der Lufthansa Group ein. Siehe hierfür Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Die nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit bedeutet dabei eine Umsetzung der Arbeitssicherheitskonzepte sowie die Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden, wie im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens beschrieben wird.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Gesundheitsprobleme können zu höheren Kosten durch Arbeitsausfälle, einer verminderten Produktivität, steigenden Versicherungsprämien und Entschädigungen führen. Zudem drohen Reputationsschäden und finanzielle Belastungen durch Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften, wie Strafen oder der Verlust von Lizenzen.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Gesundheitsangebote, Präventionsmaßnahmen und Sportprogramme können die Mitarbeiterbindung stärken und das Arbeitgeberimage verbessern, was langfristig finanzielle Vorteile, wie geringere Fluktuation und besseres Recruiting, mit sich bringt.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Geschlechterungleichheit bei Einstellung und Bezahlung sowie unzureichender Schutz vor Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz können erhebliche gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen mit sich bringen. Sie können zu Einkommensungleichheit, vermindertem Wachstum, sozialer Instabilität und negativen Folgen für Familien führen. Zudem können psychische Gesundheitsprobleme, ungenutztes Potenzial und Belastungen für Gesundheits- und Rechtssysteme entstehen.	Die zeitgemäße Führungskultur und gelebte Vielfalt vereinen in der Lufthansa Group verschiedene strategische Themenfelder; Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion sind dabei integrale Bestandteile. Innerhalb der Lufthansa Group gelten zudem spezifische Zielvorgaben zur Förderung der Diversität, die im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ziele der Lufthansa Group im Personalbereich dargestellt werden.	Die zeitgemäße Führungskultur und gelebte Vielfalt bei der Lufthansa Group spiegeln sich in den Feldern der Internationalisierung der Belegschaft, dem Aufbau von Talentprogrammen für bestimmte Belegschaftsgruppen und weiterführenden Zielen wider. Vertieft wird dies im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch die Institutionalisierung und die Einführung von Gleichstellungsregeln kann die Lufthansa Group die Gleichbehandlung ihrer Mitarbeitenden fördern. Dies könnte ebenfalls zu einer stärkeren wirtschaftlichen Gleichheit führen. Die Inklusion von Menschen mit Behinderungen und gleiche Chancen für alle können die wirtschaftliche Gleichheit stärken, den möglichen Zugang zu essenziellen Dienstleistungen verbessern, starke Sozialsysteme fördern, Diskriminierung reduzieren und das individuelle Potenzial steigern, und die psychische Gesundheit der Beschäftigten kann verbessert werden.			
	Risiko	eigene	mittelfristig	Geschlechterungleichheit und mangelnde Diversität bei Recruiting, Beförderung und Ausbildung können finanzielle Risiken für die Lufthansa Group bergen, wie rechtliche Strafen, Reputationsschäden und Schwierigkeiten bei der Talentgewinnung. Verpasste Chancen für Innovation und Produktivität sowie unzureichende Inklusion von Menschen mit Behinderungen verstärken diese Risiken.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Die Einführung bewährter Praktiken für die Gleichstellung der Geschlechter und die Lohngleichheit sowie Familienfreundlichkeit können das Unternehmensimage der Lufthansa Group verbessern, den Talentpool erweitern und Innovation und Produktivität steigern. Die Inklusion von Menschen mit Behinderungen kann zusätzliche Talente und regulatorische Vorteile bieten. Eine Nulltoleranzpolitik für ein sicheres Arbeitsumfeld kann die Effizienz erhöhen. Vielfalt kann die Innovationskraft stärken und zum Geschäftserfolg beitragen, indem einzigartige Lösungen geschaffen, neue Kundinnen und Kunden angezogen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöht werden.			
Schulung und Weiterentwicklung	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch die Bereitstellung von Schulungen und Weiterbildungsprogrammen für alle Mitarbeitenden fördert die Lufthansa Group gut ausgebildete und individuell belastbarere Mitarbeitende. Dies befähigt sie, Veränderungen effektiv zu bewerkstelligen und ihre Relevanz auf dem Arbeitsmarkt zu erhalten.	Vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen und des Fachkräftemangels wird das lebenslange Lernen an Bedeutung gewinnen. Sich fortwährend weiterzubilden und bedarfsgerecht zu qualifizieren, wird zur Selbstverständlichkeit und sichert die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden sowie die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group. Dies ist im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt beschrieben .	Um diese Beschäftigungsfähigkeit zu sichern, werden Mitarbeitenden Schulungs- und Weiterbildungsprogramme bei der Lufthansa Group angeboten. Siehe hierfür Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Chance	eigene	mittelfristig	Mitarbeiterunterstützungsprogramme, Schulungen und Entwicklungsangebote der Lufthansa Group können Mitarbeiterloyalität und Effizienz stärken sowie die Arbeitgebermarke stärken und die Fluktuations- sowie Recruitingkosten durch gut ausgebildete und engagierte Mitarbeitende senken.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
H&S Management (Management von Sicherheit und Gefahrenabwehr)	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Sicherheitsbedrohungen und Terroranschläge auf Flughäfen und Flugzeuge können erhebliche Auswirkungen auf Menschen und Umwelt haben. Mitarbeitende können besonders betroffen sein, da solche Vorfälle ihr psychisches Wohlbefinden beeinträchtigen können und im Extremfall zu Verletzungen oder gar dem Verlust von Menschenleben führen können.	Die Sicherheit der Belegschaft ist bei der Lufthansa Group ebenfalls Bestandteil von weiterführenden Konzepten. Diese strebt an, die Belegschaft vor äußeren Gefahren im Flugverkehr sowie in den weiteren Segmenten zu schützen. Dies bezieht sich auf die Säule der nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit in der Personalstrategie ab. Dies ist im Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt beschrieben.	Durch den Bereich der Sicherheit und weiterführende Konzepte rund um das Management von Sicherheit und der Gefahrenabwehr wird dies aktiv von der Lufthansa Group gemanagt. Im Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit dient dem Schutz der Gesundheit wird dies dargestellt.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die Lufthansa Group trägt durch zusätzliche medizinische Angebote wesentlich zur Sicherheit und Gesundheit ihrer Besatzungen und Mitarbeitenden bei.			
	Risiko	eigene	mittelfristig	Verspätungen und Unterbrechungen durch Flughafenschließungen, Flugzeugschäden oder Sicherheitsmaßnahmen erhöhen die operativen Kosten und die Ausgaben für Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen der Mitarbeitenden. Dies birgt ein erhebliches finanzielles Risiko.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Regelmäßige Gesundheitschecks können das Wohlbefinden der Mitarbeitenden fördern, ihre Loyalität erhöhen und das Unternehmensimage verbessern. Dies kann zu pünktlicherer Erledigung von Aufgaben und gesteigerter operativer Effizienz führen, was finanzielle Chancen für die Geschäftsaktivitäten bieten kann.			
Datensicherheit	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Unzureichender Schutz der Privatsphäre kann die Persönlichkeitsrechte der Mitarbeitenden der Lufthansa Group verletzen und zu einem Eingriff in ihr Privatleben führen.	Die Sicherheit von Daten ist verankert im Code of Conduct und damit in der Unternehmensführung der Lufthansa Group. Dies betrifft ebenfalls die Sicherheit der Daten der eigenen Mitarbeitenden. Siehe hierfür Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Lufthansa Group Code of Conduct stützt ethische Werte.	Die Lufthansa Group hat die Datensicherheit im Code of Conduct verankert und setzt hier klare Leitlinien, an denen sich für die Sicherheit der Daten für die eigenen Mitarbeitenden orientiert werden muss.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Datenschutzverletzungen können zu rechtlichen Sanktionen wie Geldstrafen, Reputationsschäden und potenziellen Arbeitsunruhen führen.			
Sozialer Schutz	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Fehlende Beschäftigungssicherheit und fehlender sozialer Schutz können zu finanzieller Instabilität, psychischen Gesundheitsproblemen, Einkommensungleichheit und sozialen Unruhen führen. Die Grundlagen nachhaltiger Gesellschaften werden durch fehlende Beschäftigungssicherheit verschärft.	Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse bei der Lufthansa Group wurde das Thema als wesentlich identifiziert. Die Lufthansa Group ist bestrebt, sich mit der Thematik auseinanderzusetzen und die Implikationen auf das Geschäftsmodell herauszuarbeiten.	Die Lufthansa Group setzt sich mit Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität auseinander, die in Kapitel ➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt näher beschrieben werden.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Fehlender sozialer Schutz kann zu höherer Mitarbeiterfluktuation, geringerer Produktivität und möglichen Boykotten führen, was finanzielle Risiken durch verringertes Geschäftsvolumen und Reputationsschäden zur Folge hat. Zudem kann es zur Schwächung der Markenposition im Vergleich zu Wettbewerbern führen sowie den Zugang zu Finanzierungsoptionen erschweren.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Maßnahmen zur Mitarbeitendenbindung und Arbeitgeberattraktivität werden fortlaufend optimiert, um Zufriedenheit, Sicherheit und Bindung zu stärken; dies kann sich positiv auf Reputation und Recruitingkosten auswirken.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Pandemie	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Epidemien, Endemien und Pandemien, die durch veränderte Umwelt- und sozioökonomische Bedingungen ausgelöst werden können, können eine Reduzierung der Arbeitszeiten der Mitarbeitenden zur Folge haben. Dies kann zu finanzieller Instabilität, geringeren Gehältern und Entlassungen führen.	Die Corona-Pandemie hatte erhebliche Auswirkungen auf das Geschäftsmodell der Lufthansa Group, insbesondere durch den signifikanten Rückgang im Flugverkehr. Vor diesem Hintergrund wurde das Risiko einer nationalen beziehungsweise internationalen Pandemie als maßgeblicher Einflussfaktor auf die Geschäftstätigkeit identifiziert und bewertet.	Die Lufthansa Group hat sich im Zuge der Corona-Pandemie intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt und zu dem damaligen Zeitpunkt entsprechende Abhilfemaßnahmen implementiert. Angesichts der zahlreichen unbekanntem Einflussfaktoren besteht derzeit jedoch kein weiterer Handlungsbedarf in diesem Bereich.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Aufgrund von Reisebeschränkungen in bestimmten Zielgebieten und weltweit kann die Reisenachfrage zurückgehen. Dies kann das Geschäftsvolumen der Lufthansa Group reduzieren und die Unsicherheit hinsichtlich der Erholung der Branche erhöhen.			

S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	vorgelagert, nachgelagert	mittelfristig	Lieferanten und nachgelagerte Geschäftspartner können Menschenrechte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf sichere Beschäftigung, Arbeitszeit, angemessene Löhne, Vereinigungsfreiheit, Tarifverhandlungen, Gesundheit und Sicherheit, Geschlechtergleichstellung und gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz, Kinderarbeit und Zwangsarbeit negativ beeinflussen.	Die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten in der Wertschöpfungskette ist ein maßgeblicher Bestandteil der Due-Diligence-Prozesse sowie der Lieferantenrisikoanalyse der Lufthansa Group und wird näher im Kapitel ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalyse soll die Lufthansa Group und ihre Lieferanten schützen beschrieben.	Diverse Maßnahmen zum Thema Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette werden im Detail in Kapitel ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen beschrieben.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Nichteinhaltung von Gesetzen oder Richtlinien kann zu rechtlichen Konsequenzen, Reputationsschäden und Sanktionen gegen die Lufthansa Group, ihre Lieferanten und Geschäftspartner führen und den Verlust von Geschäftsgenehmigungen sowie eine Verschlechterung der finanziellen Lage nach sich ziehen. Soziale Unruhen (zum Beispiel Streiks) aufgrund von Menschenrechtsverletzungen können zu Verzögerungen und Unterbrechungen in der Wertschöpfungskette führen, die Produktivität verringern und die Betriebskosten erhöhen.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Klare Richtlinien für Lieferanten und nachgelagerte Geschäftspartner können den Ruf und das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in die Lufthansa Group stärken, Transparenz schaffen und die finanzielle und operative Stabilität von Projekten sicherstellen. Zudem können sie den Zugang zu regulierten Märkten ermöglichen und neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnen, während sie gleichzeitig Nachhaltigkeit und Menschenrechte fördern und einen positiven Einfluss auf Lieferanten und Geschäftspartner ausüben können.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Sozialer Dialog in der Wertschöpfungskette	Positive Auswirkung	vorgelagert, nachgelagert	mittelfristig	Durch sozialen Dialog mit Lieferanten und Geschäftspartnern kann die Lufthansa Group die Arbeitsbedingungen in ihrer Wertschöpfungskette verbessern, einschließlich sicherer Beschäftigung, fairer Löhne, Gesundheit und Sicherheit sowie Geschlechtergleichstellung und weiterer Arbeits- und Menschenrechte.	Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme mit Lieferanten und Partnern sowie zur Umsetzung von sozialem Dialog werden insbesondere im Kapitel ➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette erläutert.	Diverse Maßnahmen zum Thema Sozialer Dialog in der Wertschöpfungskette werden im Kapitel ➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen dargestellt.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	vorgelagert, nachgelagert	mittelfristig	Die Nichtbeteiligung an sozialen Dialogen mit Lieferanten und Geschäftspartnern kann zu Ineffizienzen im strategischen Management der Wertschöpfungskette führen, was potenziell weniger resiliente Wertschöpfungsketten und erhöhte Betriebskosten zur Folge haben könnte.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Durch ESG-bezogene soziale Dialoge kann die Lufthansa Group einen effektiven Due-Diligence-Prozess in Bezug auf Menschenrechte mit Lieferanten und Geschäftspartnern etablieren. Das strategische Management der Lieferkette kann die Geschäftseffizienz durch eine resiliente Wertschöpfungskette steigern.			
Trainings und Entwicklungsmöglichkeiten in der Wertschöpfungskette	Positive Auswirkung	vorgelagert, nachgelagert	mittelfristig	Durch Bereitstellung von Schulungen und Entwicklungsmöglichkeiten für Lieferanten und Geschäftspartner kann die Lufthansa Group einen positiven Beitrag dazu leisten, dass Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bezüglich Gesundheit und Sicherheit geschult werden. Weiterhin können somit auch Menschenrechtsfragen, weitere Schulungen, IT-Lösungen und Nachhaltigkeitsanforderungen tiefer in die Wertschöpfungskette integriert werden, um Gesundheits- und Sicherheitsstandards zu verbessern.	Die Einbettung von Trainings und Entwicklungsmöglichkeiten für Lieferanten und Partner innerhalb der Due-Diligence-Prozesse der Lufthansa Group wird im Kapitel ➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette beschrieben.	Mit dem Ziel, Trainings und Entwicklungsmöglichkeiten in der Wertschöpfungskette umzusetzen, hat die Lufthansa Group bereits erste Maßnahmen umgesetzt, wie näher im Kapitel ➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen beschrieben.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Gut ausgebildete Mitarbeitende von Lieferanten und Geschäftspartnern können zu einer Effizienzsteigerung entlang der globalen Wertschöpfungskette führen. Dies kann Betriebskosten sparen, die durch Verzögerungen aufgrund von Arbeitsunfällen oder krankheitsbedingten Fehlzeiten entstehen.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Diversität und Vielfalt in der Wertschöpfungskette	Positive Auswirkung	vorgelagert, nachgelagert	mittelfristig	Lieferanten und nachgelagerte Geschäftspartner der Lufthansa Group können zur Vielfalt innerhalb der Wertschöpfungskette durch ihre Belegschaft beitragen, wobei die Lufthansa Group beispielsweise durch Richtlinien einen indirekten Einfluss darauf haben kann. Somit kann zu einer Kultur des bewussten und gerechten Mitwirkens beitragen und auch die Sichtbarkeit von Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen in der allgemeinen Bevölkerung erhöht werden.	Die Einhaltung von Antidiskriminierungsrichtlinien in der Wertschöpfungskette ist ein maßgeblicher Bestandteil der Due-Diligence-Prozesse, die im Kapitel ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette dargestellt werden. Weiterhin strebt die Lufthansa Group an, sich mit Diversität und Vielfalt in der Wertschöpfungskette auseinanderzusetzen und die Implikationen auf das Geschäftsmodell herauszuarbeiten.	Um Vielfalt und Diversität zu fördern und Diskriminierung zu verhindern, hat die Lufthansa Group bereits erste Maßnahmen umgesetzt, die im Kapitel ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Erreichung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen beschrieben werden.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Nichteinhaltung von Diversitätsrichtlinien durch die Lufthansa Group oder ihre Lieferanten kann zu einer Häufung von Diskriminierungsfällen (Menschenrechtsverletzungen) und disziplinarischen Schritten im gesamten Unternehmen aufgrund fehlender Präventionsmaßnahmen führen. Dies könnte Kosten in Form von Haftungen, Bußgeldern und Reputationsschäden oder den Verlust von Lizenzen und Genehmigungen weltweit für die Lufthansa Group, ihre Lieferanten und Geschäftspartner verursachen.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Förderung von Vielfalt bei den Mitarbeitenden von Lieferanten und Geschäftspartnern kann deren Talentpool vergrößern und durch verbesserte Talentgewinnung und -bindung zu qualifizierteren Mitarbeitenden führen. Dies kann die Produktivität erhöhen und Betriebskosten senken, was zu einer robusteren und effizienteren Wertschöpfungskette für die Lufthansa Group führen kann.			
S4 – Konsumenten und Endverbraucher							
Privatsphäre	Positive Auswirkung	nachgelagert	mittelfristig	Umfassende Informationen über den Datenschutz ermöglichen es den Kundinnen und Kunden, fundierte Entscheidungen zu treffen und ihre persönlichen Daten zu schützen.	Die Privatsphäre der Kunden und Endverbraucher spiegelt sich im Code of Conduct der Lufthansa Group wider und ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Siehe hierfür ebenfalls Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern .	Bei der Lufthansa Group steht der Schutz der Kundendaten im Einklang mit dem Code of Conduct beziehungsweise der Datenschutzrichtlinie. Siehe hierfür Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Nichteinhaltung von Datenschutzgesetzen (zum Beispiel Datenschutz-Grundverordnung, DSGVO) kann zu Geldstrafen, Sanktionen und Reputationsschäden führen, was die finanzielle Leistung der Lufthansa Group mindert.			
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Durch die Ermöglichung des Zugangs zu Datenschutzpraktiken pflegt die Lufthansa Group eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung, was zufriedene Kundinnen und Kunden, eine erhöhte Kundenbindung und Kosteneinsparungen im Kundenservice sicherstellt.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wert-schöpfungs-kette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Zugang zu Informationen von hoher Qualität	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Mögliche Haftungskosten und regulatorische Geldstrafen für produkt- und dienstleistungsbezogene Unfälle sowie irreführende Informationen können das Kundenvertrauen und die Loyalität verringern, was zu Geschäftsverlusten und Reputationsschäden führt.	Das Produktdesign und die damit einhergehende Sicherheit der Kunden ist in dem Geschäftsmodell der Lufthansa Group integriert. Siehe hierfür Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Angemessene Produktgestaltung birgt Chancen und Risiken .	Im „Co-Creation Hub“ werden derzeit unterschiedliche Produkte der Lufthansa Group getestet und anhand von Feedback angepasst. Zudem werden diese unter den geltenden Sicherheitsvorschriften und Schutzmaßnahmen der Kundinnen und Kunden auf den Markt gebracht. Für weitere Details siehe Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Kundenzufriedenheit wird durch verschiedene Instrumente erhoben .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
Gesundheit und Sicherheit	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Produkte und Dienstleistungen der Lufthansa Group können die Gesundheit und Sicherheit der Kunden beeinträchtigen, wenn deren Handhabung und Wartung Verletzungs- und Unfallrisiken birgt (zum Beispiel Lebensmittelvergiftungen, Fehlfunktionen).	Die Gesundheit und Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden sowie Endverbraucher stehen bei den Produkten der Lufthansa Group im Mittelpunkt. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group engagiert sich für Gesundheitsschutz und Sicherheit der Kundinnen und Kunden .	Die Lufthansa Group verfügt über ein umfassendes Sicherheitsmanagement. Darauf wird im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group Passagier-Airlines setzen Sicherheitskonzepte und Kommunikationsmaßnahmen um eingegangen.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Durch die Bereitstellung fortschrittlicher Passagierinformationen an das Data Insight Lab kann die Lufthansa Group die Kundenerfahrung verbessern, Wettbewerbsvorteile sichern und loyale Kundinnen und Kunden gewinnen. Die API-Datenanalyse liefert Einblicke in das Passagierverhalten, Trends und Muster, was zu optimierten Prozessen und erhöhten Einnahmen durch zielgerichtete Angebote und personalisierte Empfehlungen führen kann.	Die Gesundheit und Sicherheit von Personen stehen bei den Produkten der Lufthansa Group im Mittelpunkt. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group engagiert sich für Gesundheitsschutz und Sicherheit der Kundinnen und Kunden .	Die Lufthansa Group verfügt über ein umfassendes Sicherheitsmanagement, das im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group Passagier-Airlines setzen Sicherheitskonzepte und Kommunikationsmaßnahmen um .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
Sicherheit von Personen	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Gefährdung der Sicherheit von Kundinnen und Kunden kann zu Rufschädigung und negativer Medienpräsenz führen.	Die Gesundheit und Sicherheit von Personen stehen bei den Produkten der Lufthansa Group im Mittelpunkt. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group engagiert sich für Gesundheitsschutz und Sicherheit der Kundinnen und Kunden .	Die Lufthansa Group verfügt über ein umfassendes Sicherheitsmanagement, das im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group Passagier-Airlines setzen Sicherheitskonzepte und Kommunikationsmaßnahmen um .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Durch die Bereitstellung fortschrittlicher Passagierinformationen an das Data Insight Lab kann die Lufthansa Group die Kundenerfahrung verbessern, Wettbewerbsvorteile sichern und loyale Kundinnen und Kunden gewinnen. Die API-Datenanalyse liefert Einblicke in das Passagierverhalten, Trends und Muster, was zu optimierten Prozessen und erhöhten Einnahmen durch zielgerichtete Angebote und personalisierte Empfehlungen führen kann.	Die Gesundheit und Sicherheit von Personen stehen bei den Produkten der Lufthansa Group im Mittelpunkt. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group engagiert sich für Gesundheitsschutz und Sicherheit der Kundinnen und Kunden .	Die Lufthansa Group verfügt über ein umfassendes Sicherheitsmanagement, das im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group Passagier-Airlines setzen Sicherheitskonzepte und Kommunikationsmaßnahmen um .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
Sicherheit von Kindern	Positive Auswirkung	nachgelagert	kurzfristig	Die Lufthansa Group bietet unbegleiteten Minderjährigen und Familien spezielle Dienstleistungen wie Check-in, frühes Boarding, spezielle Mahlzeiten, Kinderwagen, Babybetten, Bordaktivitäten, Gepäckfreigaben sowie Betreuung vor und nach dem Abflug, was zum Schutz der Kinder beiträgt.	Die Sicherheit von Kindern ist bei der Lufthansa Group detailliert aufgenommen in Verfahrensanweisungen. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Die Lufthansa Group hat den Anspruch, Barrieren für Kundinnen und Kunden zu vermeiden .	Die Unterstützung von Familien und die Sicherheit von Kindern ist bei der Lufthansa Group eingebettet und wird im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Die Lufthansa Group hat den Anspruch, Barrieren für Kundinnen und Kunden zu vermeiden beschrieben.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Ein Anstieg der Betriebskosten kann durch neue oder geänderte weltweite Vorschriften zum Kinderschutz entstehen. Die Nichteinhaltung dieser Vorschriften kann für die Lufthansa Group zu Haftungskosten, Strafen, dem Verlust von Lizenzen und Reputationsschäden führen, wenn der Kinderschutz durch Vorfälle mit Produkten oder Dienstleistungen der Lufthansa Group gefährdet wird.	Die Sicherheit von Kindern ist bei der Lufthansa Group detailliert aufgenommen in Verfahrensanweisungen. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Die Lufthansa Group hat den Anspruch, Barrieren für Kundinnen und Kunden zu vermeiden .	Die Unterstützung von Familien und die Sicherheit von Kindern ist bei der Lufthansa Group eingebettet und wird im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Die Lufthansa Group hat den Anspruch, Barrieren für Kundinnen und Kunden zu vermeiden beschrieben.	Keine aktuellen finanziellen Effekte



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wert-schöpfungs-kette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Anti-Diskriminierung	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Eine nicht barrierefreie Gestaltung der Produkte, Dienstleistungen und Lösungen der Lufthansa Group kann bestimmte gesellschaftliche Gruppen unabsichtlich ausschließen.	Das nicht barrierefreie Design von Produkten ist bei der Lufthansa Group als wesentlich identifiziert worden in der Wesentlichkeitsanalyse. Derzeit erfolgt eine genauere Betrachtung der Implikationen daraus.	Aufgrund der erfolgten Identifikation bestehen derzeit keine Maßnahmen bei der Lufthansa Group.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Unzureichende Gestaltung kann aufgrund mangelnder Inklusivität zu Reputationsschäden und rechtlicher Haftung führen.			
Adäquates Produktdesign und Zugänglichkeit	Negative Auswirkung	nachgelagert	mittelfristig	Flüge und Frachtservices der Lufthansa Group können aufgrund hoher Preise für benachteiligte Menschen unerschwinglich werden und diese dadurch ausschließen.	Die Lufthansa Group ist sich der unterschiedlichen Bedürfnisse der Reisenden bewusst und strebt an, diesen gerecht zu werden, wie im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Kundenzufriedenheit wird durch verschiedene Instrumente erhoben beschrieben.	Die Lufthansa Group setzt auf verschiedene Reiseklassen mit unterschiedlichen Leistungsklassen. Für weitere Informationen siehe hierfür Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Kundenzufriedenheit wird durch verschiedene Instrumente erhoben .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Reduzierte Zugänglichkeit und Erschwinglichkeit für Kundinnen und Kunden führen zu Umsatzrückgang, Reputationsschäden und Kundenverlust.			
Verantwortungsvolles Marketing	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Falsche Ansprüche (beispielsweise zur Nachhaltigkeit von Amenity-Kits) können zu Reputationsschäden und rechtlichen Haftungen führen.	Die Lufthansa Group ist bemüht, verantwortungsvolles Marketing und wahrheitsgemäße Produktaussagen zu treffen, wie im Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortlich detailliert beschrieben.	Bei Produktversprechen und Produktangaben ist die Lufthansa Group bemüht, wahrheitsgemäße und nicht irreführende Aussagen zu treffen. Siehe dazu Kapitel ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortlich .	Keine aktuellen finanziellen Effekte
G1 – Unternehmensführung							
Unternehmenskultur	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch die Schaffung eines ethischen Umfelds fördert die Lufthansa Group eine verantwortungsvolle und sozialbewusste Gesellschaft, was Mitarbeitenden und Gemeinschaft zugutekommt.	Ein verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und in ihrer Konzernstrategie verankert. Siehe hierfür Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung .	Die Lufthansa Group hat diese Unternehmenskultur im Code of Conduct sowie weiteren Konzepten eingebettet, wie im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung detailliert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Eine Zusammenarbeit mit Rüstungsunternehmen und die Bereitstellung von Dienstleistungen für militärische Missionen können zu Desinvestitionen und verschlechterten Kreditkonditionen führen.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Eine positive Ethik- und Compliance-Kultur kann Mitarbeiterbindung und -engagement verbessern, zukünftige Talente anziehen und die Wahrscheinlichkeit von Fehlverhalten reduzieren, was zu positiven finanziellen, reputationsbezogenen und recruitingtechnischen Ergebnissen führen kann.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wert-schöpfungs-kette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Schutz von Whistleblowern	Positive Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Der Schutz von Hinweisgebenden ermöglicht es der Lufthansa Group, Fehlverhalten aufzudecken, Menschen und Umwelt zu schützen, Transparenz zu fördern und das Vertrauen der Mitarbeitenden in die Organisation zu stärken.	Der Schutz von Whistleblowern ist fest im Code of Conduct der Lufthansa Group verankert und wird im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewussten Handeln erläutert.	Zum Schutz von Whistleblowern hat die Lufthansa Group spezielle Meldekanäle sowie umfassende Schutzmaßnahmen etabliert. Detaillierte Informationen hierzu sind im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewussten Handeln zu finden.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Verstöße gegen das Hinweisgeberschutzgesetz und das Fehlen angemessener Hinweisgebermaßnahmen können zu Geldstrafen, Veröffentlichung vertraulicher Informationen und erheblichen Reputationsschäden führen.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Der Schutz von Hinweisgebenden kann das Vertrauen der Anspruchsgruppen in das Compliance-System stärken, die Unternehmenskultur stärken und unethisches Verhalten sowie Sanierungskosten reduzieren. Ein modernes, transparentes System kann die Glaubwürdigkeit erhöhen, die Sicherheit der Mitarbeitenden priorisieren, das Vertrauen und die Mitarbeitendenbindung steigern, die Reputation verbessern und Recruitingkosten einsparen.			
Tierschutz	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	kurz- bis mittelfristig	Der Einsatz tierischer Produkte, wie Leder für Flugzeuginnenausstattungen oder Mahlzeiten mit tierbasierten Bestandteilen, kann das Tierwohl beeinträchtigen, wenn dadurch die biologische Funktion der Tiere gestört, bei Ihnen Schmerzen verursacht werden oder ihr natürliches Verhalten eingeschränkt wird. Zudem tragen die Erleichterung und das Angebot des Transports von Jagdtier-Trophäen negativ zum Wohlergehen der Tiere bei. Denn durch die Jagd erleiden Tiere Angst und Schmerzen und können getötet werden, damit ihre Körper (Körperteile) als Trophäen verwendet werden.	Die Lufthansa Group hat den Tierschutz fest in ihr Geschäftsmodell integriert und eine Analyse der damit verbundenen Risiken vorgenommen. Eine genauere Betrachtung erfolgt im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Tierschutzvorgaben bei Lufthansa Cargo sollen Tiere bei Flugtransporten schützen .	Die Lufthansa Cargo Gruppe erfüllt Vorgaben für Tiertransporte und darüber hinaus wurden bereits diverse Initiativen im Bereich der Passagier-Airlines angestoßen, die im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Tierschutzvorgaben bei Lufthansa Cargo sollen Tiere bei Flugtransporten schützen beschrieben sind.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Neue oder geänderte weltweite Vorschriften und Einschränkungen bezüglich Jagdpraktiken und des Transports von Jagdtrophäen könnten die Lufthansa Group und ihre Kundinnen und Kunden betreffen. Nichteinhaltung dieser Vorschriften kann zu Haftungskosten, Strafen, Reputationsschäden, dem Verlust von Lizenzen und einem Rückgang des Geschäftsvolumens führen. Öffentliches Misstrauen und ethische Bedenken von lokalen Gemeinschaften, Nichtregierungsorganisationen und Interessengruppen bezüglich der Verbindung der Lufthansa Group mit Jagdpraktiken können zu Umsatzrückgang und Reputationsschäden führen.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Durch artgerechte Unterbringung, Fütterung, Untersuchungen und gut ausgebildetes Personal möchte die Haustierpolitik von Lufthansa Cargo und den Passagier-Airlines die beste Betreuung transportierter Tiere gewährleisten, was den Markenwert und die Kundenbindung erhöhen sowie Reputationsvorteile bringen kann. Die Zusammenarbeit mit zertifizierten Tierschutzlieferanten kann den Markenwert verbessern, die Kundenbindung steigern und Reputationsvorteile bringen. Das Verbot des Transports von Jagdtrophäen kann der Lufthansa Group einen Wettbewerbs- und Reputationsvorteil verschaffen und sie für Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende, Naturschutzorganisationen sowie Investorinnen und Investoren attraktiver machen.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Verwaltung der Beziehungen zu Lieferanten einschließlich der Zahlungsmoral	Positive Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten oder über Initiativen (beispielsweise im Bereich Forschung und Entwicklung) kann zu umwelt- oder sozialverträglichen Produkten führen. Klare Auswahlkriterien durch den Supplier Code of Conduct und entsprechende Leistungsbewertungen, die soziale und ökologische Standards verlangen, sollen verantwortungsvolle Praktiken sichergestellt und Nachhaltigkeit soll entlang der globalen Lieferketten vorangetrieben werden, indem sie Gemeinschaften und Umwelt schützen. Transparente Zahlungs- und Geschäftslösungen können das Vertrauen von Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden sowie Geschäftspartnern stärken.	Die Lufthansa Group strebt an, dass ihre Lieferanten die geltenden Gesetze, Richtlinien und Vorschriften zu fairem Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvollem Handeln vollständig einhalten, wie im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten dargestellt.	Dies ist bei der Lufthansa Group in den Einkaufsprozessen implementiert und wird im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten behandelt.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Nichteinhaltung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) und der europäischen Due-Diligence-Richtlinie (CSDDD) durch Lieferanten und die Lufthansa Group können zu Geschäftsverlusten, Verzögerungen und Störungen durch Strafen, Haftungen, Reputationsschäden und den Ausschluss von Beschaffungsverfahren führen.			
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Klare Auswahlprozesse und ein gutes Lieferantenbeziehungsmanagement können die Reputation und das Vertrauen der Lufthansa Group steigern, neue Kundinnen und Kunden anziehen und den Marktanteil und die finanzielle Leistung erhöhen. Kooperationen mit Blick auf Forschung und Entwicklung sowie ein Wissensaustausch mit externen Lieferanten ermöglichen neue Geschäftslösungen und können die finanzielle Leistung verbessern. Sichere, transparente und innovative Zahlungssysteme können das Vertrauen und die Loyalität von Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern und Mitarbeitenden stärken. Ein strategisches Management der eigenen Lieferkette kann die Effizienz und Resilienz erhöhen, was zu Kosteneinsparungen führen kann.			
Politisches Engagement	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch den Austausch mit Parlamentsmitgliedern und politischen Entscheidungstragenden kann die Lufthansa Group ihre Branchenexpertise einbringen, was zu effektiveren Nachhaltigkeitspolitiken und fairen Wettbewerbsbedingungen führen kann.	Die Lufthansa Group setzt auf integriertes Verhalten, das im Einklang mit der Unternehmenskultur steht und verantwortungsvolles politisches Engagement einschließt. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung .	Die Lufthansa Group hat diese Grundsätze in ihrem Code of Conduct verankert und verpflichtet sich zu deren Einhaltung. Detaillierte Informationen hierzu sind im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung verfügbar.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Risiko	eigene	mittelfristig	Die laufende politische und gesellschaftliche Diskussion über Interessenvertretungen kann zu Medienberichten führen, die die Lobbypraktiken der Lufthansa Group hinterfragen und deren Einfluss und Transparenz bei der Gestaltung von Politik und Regulierungsentscheidungen infrage stellen.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Die Teilnahme an politischen Dialogen soll es der Lufthansa Group ermöglichen, ihre Interessen in nationalen und internationalen Vorschriften zu wahren, wodurch ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit geschützt werden. Zudem soll sie günstige Marktbedingungen schaffen, die potenzielle Märkte und den Bedarf an Produkten und Dienstleistungen der Lufthansa Group erweitern.			



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T053 ESRS2 SBM-3 | 48 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte
Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung, einschließlich Schulungen	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Das Fehlen von Richtlinien zu Korruptions- und Bestechungsstandards kann die Wahrscheinlichkeit unethischen Verhaltens der Mitarbeitenden erhöhen und das Bewusstsein für Korruption verringern, was unfaire Konkurrenz und Geschäftspraktiken begünstigen kann.	Ein verantwortungsbewusstes und regelkonformes Verhalten bildet die Grundlage für die Prävention und Aufdeckung von Korruption, der sich die Lufthansa Group verpflichtet fühlt. Die entsprechenden Detaillierungen und Richtlinien sind im Kapitel ➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung dargelegt.	Zur Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung hat die Lufthansa Group ein umfassendes Compliance Management System etabliert. Ergänzende Maßnahmen und deren Details werden im Kapitel ➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung erläutert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte
	Chance	eigene	mittelfristig	Durch die klare Kommunikation von Kernwerten (zum Beispiel im Rahmen des Code of Conduct) sowie regelmäßige Schulungen zur Korruptionsprävention beabsichtigt die Lufthansa Group, das Verantwortungsbewusstsein ihrer Mitarbeitenden zu stärken und Korruptionsfälle zu verhindern, die den Ruf schädigen und Geschäftseinbußen verursachen können. Die Prävention und Aufdeckung von Korruption kann die Attraktivität für Mitarbeitende, Investorinnen und Investoren, Kundinnen und Kunden sowie politische Akteure erhöhen, was potenziell den Umsatz steigert, den Zugang zu Finanzierungen verbessert und langfristige Beziehungen fördert, die kontinuierliches Wachstum und Erfolg unterstützen.			
Vorfälle von Korruption und Bestechung	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die globale Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group könnte zu häufigen Kontakten mit öffentlichen Amtsträgern führen. Eine hohe Anzahl direkter Kontakte zu öffentlichen Amtsträgern und hohe Ausgaben für Kundenanreize könnten faire Marktbedingungen untergraben, Entwicklung und Innovation hemmen, das Wirtschaftswachstum bremsen, demokratische Institutionen schwächen, das gesellschaftliche Vertrauen erodieren sowie Ungleichheit, Armut, soziale Spaltung, Sicherheitsprobleme und die Umweltkrise verschärfen.	Ein verantwortungsbewusstes und regelkonformes Verhalten bildet die Grundlage für die Prävention und Aufdeckung von Korruption, der sich die Lufthansa Group verpflichtet fühlt. Die entsprechenden Detaillierungen und Richtlinien sind im Kapitel ➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung ausführlich dargelegt.	Zur Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung hat die Lufthansa Group ein umfassendes Compliance Management System etabliert. Ergänzende Maßnahmen und deren Details sind im Kapitel ➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung näher erläutert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte



Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Lufthansa Group analysiert kontinuierlich in den einzelnen Fachbereichen die Resilienz ihrer Strategie und ihres Geschäftsmodells in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen. Dabei werden unterschiedliche Ansätze verwendet, um die Widerstandsfähigkeit in verschiedenen Zeiträumen zu bewerten. In der strategischen Aufbereitung werden kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte aus Sicht der Lufthansa Group betrachtet.

Im Bereich Umwelt adressiert die Lufthansa Group zentrale Themen wie Klimawandel (E1), Umweltverschmutzung (E2) und die Kreislaufwirtschaft (E5).

E1 – Klimaschutz:

Die Lufthansa Group hat eine Klimarisikoanalyse durchgeführt, die die Resilienz der Unternehmensstrategie und des Geschäftsmodells im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen evaluiert. Im Fokus der Klimarisikoanalyse steht die Bewertung physischer Risiken, wie zunehmende Wetterextreme und klimabedingte Veränderungen, sowie transitorischer Risiken in Bezug auf die Aktivitäten der Lufthansa Group. ➔ **E1 – ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen**

E2 – Umweltverschmutzung:

Im Rahmen von E2 wurde keine dezidierte Resilienzanalyse durchgeführt. Jedoch werden die Auswirkungen, Risiken und Chancen zum Thema Lärmbelastung kontinuierlich analysiert und bewertet. Hierzu gehört auch ein regelmäßiger Austausch mit relevanten Interessengruppen zur Reduzierung von Fluglärm. Um Auswirkungen auf Anwohnende in der Nähe von Flughäfen zu verringern und mögliche zukünftige Risiken frühzeitig zu reduzieren, investiert die Lufthansa Group laufend in neue, leisere Flugzeuge. Darüber hinaus verfolgt die Lufthansa Group eine strenge Einhaltung geltender Lärmvorschriften und beobachtet mögliche regulatorische Entwicklungen. Auf dieser Grundlage werden die Netto-Risiken als gering

eingeschätzt, weshalb keine weiterführenden Analysen vorgenommen wurden.

E5 – Kreislaufwirtschaft und Ressourcen:

Die Lufthansa Group hat bislang keine dezidierte Analyse durchgeführt, jedoch werden auch Auswirkungen, Risiken und Chancen zu den Themen Ressourcenzuflüsse und -abflüsse regelmäßig analysiert. Zudem bereiten sich insbesondere die Passagier-Airlines auf die Einführung der geplanten EU-Richtlinie zu Einwegplastik vor, die 2030 erwartet wird. Durch die Definition von Strategien und Zielen sowie die Initiierung von Maßnahmen geht die Lufthansa Group davon aus, dass etwaige Netto-Risiken die Widerstandsfähigkeit der Lufthansa Group nicht maßgeblich beeinträchtigen und eine weiterführende Resilienzanalyse nicht erforderlich ist.

Auch im Bereich Soziales stärkt die Lufthansa Group ihre Resilienz durch die Fokussierung auf Arbeitnehmerrechte (S1), Menschenrechte (S2) und Kundenzufriedenheit (S4).

S1 – Arbeitnehmerrechte:

Die Lufthansa Group legt Wert auf die Sicherheit und das Wohlergehen ihrer Mitarbeitenden. Im Rahmen der Personalstrategie wurden wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in diesem Bereich analysiert und von Fachgremien sowie Arbeitskreisen umfassend evaluiert. Aufbauend auf diesen Ergebnissen hat die Lufthansa Group konkrete Maßnahmen und Ziele definiert, darunter die Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen auf 25 % bis Ende 2025, sowie Programme zur Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung gestärkt. ➔ **S1 – ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

S2 – Mitarbeitende in der Wertschöpfungskette:

Die Resilienz gegenüber menschen- und arbeitsrechtlichen Risiken wird durch die Integration der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) in die Geschäftsprozesse sowie durch verschiedene weitere etablierte Verfahren gestärkt. Um menschenrechtliche Auswirkungen zu

adressieren, wurden umfangreiche Analysen durchgeführt, die sowohl die Auswirkungen als auch potenzielle Risiken und Chancen entlang der Lieferkette bewerten. Diese Analysen umfassen eine systematische Identifikation von menschen- und arbeitsrechtlichen Auswirkungen in den verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette sowie eine Abwägung hinsichtlich ihrer Schwere und Wahrscheinlichkeit sowie des eigenen Verursachungsbeitrags der Lufthansa Group. Resultierend aus diesen Ergebnissen wurden Maßnahmen definiert, um identifizierte Risiken zu minimieren und potenzielle negative Auswirkungen frühzeitig zu verhindern. ➔ **S2 – ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

S4 – Kunden & Endverbraucher:

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf die Sicherheit und Zufriedenheit ihrer Kundinnen und Kunden. Maßnahmen zur Optimierung der Kundenerfahrung und der Einsatz moderner Technologien stärken die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells gegenüber sich wandelnden Kundenanforderungen. Basierend auf Rückmeldungen und Erfahrungen der Kundinnen und Kunden werden in Arbeitskreisen und Fachabteilungen Analysen zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen durchgeführt. Dabei kommen Kundenumfragen, individuelle Gespräche und weitere methodische Verfahren zum Einsatz, um relevante Erkenntnisse zu gewinnen. ➔ **S4 – ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

G1 – Unternehmensführung:

Im Bereich Unternehmensführung wird die Resilienz durch eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung gestärkt. Die Lufthansa Group hat ein Governance-System etabliert, das ethisches Verhalten und die Einhaltung regulatorischer Vorschriften sicherstellen soll. Durch dieses Governance- und Compliance-System werden die Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group analysiert und ausgewertet. Aus dieser Bewertung und Analyse resultieren beispielsweise Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung und Datensicherheitsrichtlinien. Durch regelmäßige Audits strebt



die Lufthansa Group an, die langfristige Widerstandsfähigkeit des Unternehmens sicherzustellen. Im Bereich der Unternehmensführung sind Konzepte implementiert, die die wesentlichen Themen adressieren und durch Richtlinien sowie Managementsysteme gesteuert werden. Ausführliche Informationen zu den Inhalten dieser Konzepte sowie deren Bedeutung für die Resilienz des Geschäftsmodells und der strategischen Ausrichtung im Hinblick auf identifizierte wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen finden sich im Detail in [ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung](#).

Unternehmensspezifische Offenlegungspflichten

Die wesentlichen Themen der Lufthansa Group werden in der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch die verbindlichen Offenlegungspflichten der ESRS umfassend adressiert. Darüber hinaus berichtet die Lufthansa Group über zwei Themen durch zusätzliche unternehmensspezifische Kennzahlen. Diese Kennzahlen beziehen sich auf Lärmbelastung und Einwegplastik.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen hat die Lufthansa Group im Rahmen einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse definiert

Zur Identifikation, Bewertung und Überwachung ihrer wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, kurz IROs) führte die Lufthansa Group im Berichtsjahr einen vierstufigen Prozess durch. Er soll in den kommenden Berichtsjahren im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse weiterhin überwacht und bei Bedarf angepasst werden.

1. Potenzielle Auswirkungen des Kerngeschäfts sind überprüft

Der Wesentlichkeitsprozess startete mit einer detaillierten Prüfung der Kerngeschäftsaktivitäten der Lufthansa Group. Diese wurden auf ihre potenziellen ökologischen und sozialen Auswirkungen hin untersucht, mit besonderem Augenmerk auf die gesamte Wertschöpfungskette, einschließlich direkter und indirekter Geschäftsbeziehungen. Geografisch wurden dabei die Regionen bevorzugt, in denen die Lufthansa Group am umfangreichsten tätig ist und potenzielle Auswirkungen hat. In Europa, wo sich der Hauptsitz und die Drehkreuze des Konzerns befinden, umfasste dies das Management der Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Netz der Passagier-Airlines. Die Aktivitäten in Nord-, Mittel- und Südamerika, im asiatisch-pazifischen Raum, im Nahen Osten und in Afrika wurden ebenfalls analysiert, um regionalspezifische IROs zu berücksichtigen.

Der Fokus bei der Identifizierung von IROs lag auf der Wertschöpfungskette der Lufthansa Group, einschließlich direkter und indirekter Geschäftsbeziehungen. Das bedeutet, dass beispielsweise nicht nur Risiken betrachtet wurden, die sich aus den Beziehungen zu primären Lieferanten ergeben können, sondern auch solche, die sich aus weiteren vorgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette, bis hin zur direkten Rohstoffgewinnung, ergeben können.

Im Rahmen des Prozesses wurden zunächst die wesentlichen Auswirkungen identifiziert, zu denen anschließend die entsprechenden Risiken und Chancen zugeordnet wurden. Somit wurden innerhalb des Prozesses IRO-Paare gebildet, die eine ganzheitliche Betrachtung der Themen ermöglichten. Alleinstehende Risiken und Chancen, die nicht unmittelbar mit den identifizierten Auswirkungen verknüpft waren, wurden gekennzeichnet, um ihre separate Bedeutung im Gesamtkontext hervorzuheben.

2. IRO-Inventar entlang der Wertschöpfungskette ist erstellt

Es erfolgte die initiale Erstellung eines Inventars an IROs entlang relevanter Nachhaltigkeitsaspekte gemäß CSRD beziehungsweise der mit der Verordnung korrespondierenden ESRS. Dabei wurde für jede der Kerngeschäftsaktivitäten eine Beschreibung der Wertschöpfungskette erstellt. Anhand der Wertschöpfungsketten und unter Einbeziehung der betroffenen Interessengruppen wurden die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert und im sogenannten IRO-Inventar erfasst. Es basiert auf dem bestehenden Risikoinventar der Lufthansa Group, Berichten der Lufthansa Group, Brancheninputs, öffentlichen Informationen, Berichten und Datenbanken – zum Beispiel ENCORE – sowie Ergebnissen der breit angelegten Interessengruppenbefragung aus dem Jahr 2023 und der Expertise von Vertreterinnen und Vertretern der Tochtergesellschaften für selektive IROs.

3. IROs sind abschließend bewertet

Die Identifikation und anschließende Bewertung der Risiken und Chancen erfolgte hierbei nach dem „Outside-in“-Prinzip. Dabei wurden externe Faktoren betrachtet, die sich auf das Unternehmen auswirken, woraus sowohl Chancen als auch Risiken für die Lufthansa Group abgeleitet wurden. Die Bewertung dieser identifizierten Risiken und Chancen erfolgte nach einer mit dem Konzernrisikomanagement abgestimmten Methode. Die Zeithorizonte, in die die Risiken und Chancen jeweils eingestuft wurden, wurden analog zu den Zeithorizonten des Risikomanagements gewählt. Der kurzfristige Zeithorizont wurde bis zu einem Jahr festgelegt, mittelfristig als zwischen einem und vier Jahren und langfristig als Zeithorizont für vier Jahre und länger definiert. Die Bewertung erfolgte jeweils auf Basis des Zeithorizonts, in dem sich das Risiko oder die Chance mit der höchsten Wahrscheinlichkeit als wesentlich erweist.

Zunächst wurde das Ausmaß jedes Risikos und jeder Chance bewertet. Das Ausmaß bezieht sich auf die potenziellen Auswirkungen auf die Entwicklung, die Finanzlage, das Betriebsergebnis, den Cashflow, den Zugang zu Finanzmitteln oder die Kapitalkosten des Unternehmens und wurde auf einer Skala



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ESRS2 – Allgemeine Angaben

von 1 (unbedeutend) bis 5 (kritisch) bewertet. Diese Bewertung erfolgte aus einer Bruttoperspektive ohne Berücksichtigung etwaiger abschwächender Maßnahmen. Hierbei wurden Faktoren, wie potenzielle finanzielle Verluste, der Grad der langfristigen Schädigung der Lufthansa Group, die Art der finanziellen Auswirkungen auf den Konzern, das Ausmaß der Betriebsstörungen und die Auswirkungen auf die Reputation, das Geschäftsmodell, die Liquidität, das Vermögen oder die Erträge der Lufthansa Group sowie das potenzielle monetäre Ausmaß des Schadens berücksichtigt. Bei den Chancen wurden das Ausmaß anhand des Potenzials zur Verbesserung der Finanzlage der Lufthansa Group, der Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb und des Umfangs der operativen Verbesserungen bewertet.

Anschließend wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos oder der Chance anhand der erwarteten Häufigkeit des Eintreffens kategorisiert: irrelevant: zwischen einmal in 50 Jahren und einmal in zehn Jahren, gering: zwischen einmal in zehn Jahren und einmal in fünf Jahren, mittel: zwischen einmal in fünf Jahren und einmal in drei Jahren, hoch: zwischen einmal in drei Jahren und einmal in zwei Jahren sowie extrem: mindestens einmal in zwei Jahren. In der Regel wurden hier etwaige etablierte Prozesse, wie zum Beispiel eingeführte wirksame IKS-Prozesse, in die Bewertung einbezogen, was zu einer Herabstufung der Eintrittswahrscheinlichkeit beitrug.

Überschritten das Ausmaß und/oder die Eintrittswahrscheinlichkeit die definierten Schwellenwerte, galt das jeweilige Risiko oder die Chance als wesentlich. Für die Einstufung des Ausmaßes und der Wahrscheinlichkeit wurde eine kurze Begründung für jede Bewertung dokumentiert.

Die Identifikation und anschließende Bewertung wesentlicher Auswirkungen erfolgten nach dem „Inside-out“-Prinzip. Es wurde betrachtet, wie sich die Geschäftsaktivitäten der Lufthansa Group entlang der Wertschöpfungskette auf Menschen und Natur auswirken. Der Bewertungsprozess ist eng an die Methodik zur Bewertung von Risiken und Chancen angelehnt, sodass ein kohärenter Ansatz über alle relevanten

Bereiche hinweg entsteht. Es werden ebenfalls die definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonte angewendet. Auch hier richtet sich der zu bewertende Zeithorizont danach, ab wann die Auswirkung mit der größten Wahrscheinlichkeit als wesentlich eingestuft wird, wobei der Zeitrahmen mit dem höchsten Schweregrad gewählt wurde, wenn mehrere Zeithorizonte zutrafen.

Anschließend wurde der Schweregrad der Auswirkung bewertet. Bei positiven Auswirkungen fallen darunter die Parameter Ausmaß und Umfang, während bei negativen Auswirkungen Ausmaß, Umfang und Irreversibilität bewertet werden mussten. Diese Bewertungen wurden auf einer Skala von 1 (am wenigsten schwerwiegend) bis 4 (am schwerwiegendsten) durchgeführt und erfolgten aus einer Bruttoperspektive – die Maßnahmen haben in der Bewertung also keine Berücksichtigung gefunden. Bei potenziellen Auswirkungen wurde auch die Eintrittswahrscheinlichkeit auf einer Skala von 1 (unerheblich) bis 5 (extrem) bewertet. Hier wurden in der Regel ebenfalls etwaige etablierte Prozesse zur Bewertung herangezogen.

Zudem wurde auch hier jeweils eine Begründung verfasst, um die Bewertungen zu erläutern, wobei bei langfristigen Auswirkungen insbesondere der erwartete Zeithorizont angegeben wurde. Die Wesentlichkeit einer Auswirkung wurde durch die Einstufung unter den Schweregraddimensionen bestimmt, und für potenzielle Auswirkungen wurde eine Kombination aus Schweregrad und Wahrscheinlichkeit verwendet, um Schwellenwerte für die Wesentlichkeit festzulegen. Die Lufthansa Group wandte eine konsistente Schwellenwertlogik für alle Auswirkungen, Chancen und Risiken an. Diese stimmen mit den Schwellenwerten für die externe Berichterstattung des Lufthansa Group ERM-System überein. Bei der Bestimmung der Wesentlichkeit potenziell negativer Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten hatte der Schweregrad Vorrang vor der Wahrscheinlichkeit.

4. Extern durchgeführte Vorbewertungsergebnisse sind von internen Expertinnen und Experten validiert

Nachdem die Methodik festgelegt war, wählte die Lufthansa Group den Ansatz einer Vorbewertung der IROs durch externe Branchen- und Themenexperten unter Einbeziehung von Desktop-Recherchen und Online-Publikationen. Die Ergebnisse der vorläufigen Bewertung wurden anschließend von internen Themenexpertinnen und -experten der Lufthansa Group validiert. Im Anschluss an die Validierung führten interne Vertretende der wichtigsten Interessenvertretergruppen eine Validierung der Ergebnisse aus Sicht der Interessengruppen durch. Dies beinhaltete eine Validierung mit den Abteilungen Investor Relations und Customer Experience. Eine zweite Validierung berücksichtigte verschiedene Managementperspektiven und die Ergebnisse wurden dem Management zusammen mit einem Überblick über den Bewertungsprozess vorgelegt. Das Management gab Rückmeldung zur Wesentlichkeit bestimmter Unterthemen, die dann an die internen Expertinnen und Experten sowie die Vertretenden der Interessengruppen zurückgesandt wurde, um die Übereinstimmung mit der Expertise durch die internen Fachexpertinnen und -experten zu gewährleisten und mögliche Anpassungen vorzunehmen. Die endgültigen Ergebnisse dieses umfassenden Validierungsprozesses wurden anschließend den Arbeitnehmervertretenden, dem Vorstand und dem Aufsichtsrat mitgeteilt.

Schließlich wurden die Ergebnisse im August 2024 an den Vorstand verschickt und im September 2024 im ESG-Ausschuss des Aufsichtsrats präsentiert. Die Ergebnisse wurden zudem bereits Mitte Juli 2024 in einem internen Steuerungskreis des CSRD-Projektes diskutiert, protokolliert und dokumentiert, um eine umfassende Entscheidungsgrundlage für das Management zu schaffen.

Der Prozess zur Identifizierung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde in der Lufthansa Group neu entwickelt, um den Anforderungen der CSRD beziehungsweise ESRS zu entsprechen. Er baut auf der bisherigen Wesentlichkeitsanalyse auf. Die ESRS enthalten



spezifische Anforderungen hinsichtlich der Intervalle, in denen eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt werden muss. Bei wesentlichen Änderungen des Geschäftsmodells der Lufthansa Group, etwa beim Aufbau eines neuen Geschäftsfelds oder bei größeren Akquisitionen, müssen Themen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse neu bewertet werden. Darüber hinaus muss die Wesentlichkeitsanalyse jährlich auf Veränderungen und Aktualität überprüft werden.

Zudem sind die Identifikation, Bewertung und das Management von Chancen noch nicht vollständig in das gesamthafte Managementsystem nahtlos integriert worden.

Alle wesentlichen IROs wurden immer dem jeweiligen Unterthema der ESRS zugeordnet. Sobald nur ein einziges IRO als wesentlich bewertet wurde, wurde das entsprechende Unterthema als wesentlich definiert.

Anschluss an das Risikomanagement ist geplant

Im Rahmen der beschriebenen doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden die CSRD-bezogenen Risiken der Lufthansa Group abgeleitet. Die zugrunde liegende Risikomethodik wurde an das Risikomanagement der Gruppe angepasst, damit CSRD-relevante Risiken in den regulären Risikomanagementprozess des Unternehmens einbezogen werden können. In den folgenden Jahren sollen die CSRD-Risiken ein integrativer Bestandteil werden, wobei die Standardmethodik und -prozesse mit CSRD-relevanten Besonderheiten, wo nötig, angewendet werden.

Das Verfahren zur Ermittlung, Bewertung und Steuerung von CSRD-Risiken ist auf die Methodik des Konzernrisikomanagements abgestimmt. Die Risiken werden nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen (qualitativ und quantitativ) erfasst und bewertet. Im Jahr 2024 wurden die CSRD-Risiken aus einer Bruttoperspektive qualitativ bewertet und in die zentrale ERM-Plattform übertragen.

In Zukunft sollen die CSRD-Risiken in den regulären ERM-Prozess integriert und als Teil der Gesamtrisikologie betrachtet werden.

Weitere themenspezifische Angaben zum Wesentlichkeitsprozess

E2 – Umweltverschmutzung

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Vermögenswerte im Hinblick auf Umweltverschmutzung untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen von Lärmbelastung durch Flugzeuge Teil der 2018 und 2023 durchgeführten Interessengruppen-Befragung, bei der die befragten Interessengruppen, zu denen auch Vertreter der betroffenen Gemeinden gehören, eine quantitative Bewertung zum Nachhaltigkeitsthema Lärmbelastung abgeben konnten. Die Interessengruppen hatten auch die Möglichkeit, qualitative Rückmeldungen in Form von Kommentaren einzureichen. Zudem wurden im Rahmen des Bewertungsprozesses durch die internen Expertinnen und Experten der Lufthansa Group Kenntnisse aus lokalen Dialogforen mit Anrainern der Flughäfen mitberücksichtigt.

E3 – Wasser- und Meeresressourcen

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Vermögenswerte im Hinblick auf Wasser- und Meeresressourcen untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat. Vor diesem Hintergrund war eine Analyse auf Standortebene keine geeignete Methode für die Lufthansa Group, um wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken zu identifizieren.

Darüber hinaus sind die möglichen Auswirkungen der Lufthansa Group auf Wasserressourcen Teil der 2018 und 2023 durchgeführten Interessengruppen-Befragung, bei der die befragten Teilnehmenden eine quantitative Bewertung zum Nachhaltigkeitsthema Wasser abgeben konnten. Die Interessengruppen hatten auch die Möglichkeit, qualitative Rückmeldungen in Form von Kommentaren einzureichen.

E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Vermögenswerte im Hinblick auf Biodiversität untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat. Aus diesem Grund war eine Analyse auf Standortebene keine geeignete Methode für die Lufthansa Group, um wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken zu identifizieren.

Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen wurden im Rahmen der unter IRO-1 beschriebenen doppelten Wesentlichkeitsanalyse betrachtet und spezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen formuliert. Hierbei wurde auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette der Lufthansa Group betrachtet. Allerdings wurden die definierten Auswirkungen, Risiken und Chancen nicht als wesentlich identifiziert. Zudem wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse mögliche Chancen sowie physische und transitorische Risiken betrachtet, die ebenfalls als nicht wesentlich bewertet wurden. Eine weiterführende Analyse wurde daher nicht durchgeführt. Systemische Risiken wurden innerhalb der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nicht betrachtet.

Spezifisch für gemeinsam genutzte biologische Ressourcen und Ökosysteme fanden keine Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften statt, da keine wesentlichen negativen Auswirkungen diesbezüglich festgestellt wurden.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden zudem keine tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Standortebene identifiziert. Aus diesem Grund wurde keine detaillierte Bewertung vorgenommen, ob die Lufthansa Group Standorte in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten hat.

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse ergab keine tatsächlichen oder potenziellen wesentlichen Auswirkungen, die derzeit die Umsetzung zusätzlicher Abhilfemaßnahmen erfordern würden.



E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Anlagen im Hinblick auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat. Daher war eine Analyse auf Standortebene keine geeignete Methode für die Lufthansa Group, um wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken zu identifizieren.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen der Lufthansa Group auf das Thema Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft Teil der 2018 und 2023 durchgeführten Interessengruppenbefragung, bei der die befragten Teilnehmenden eine quantitative Bewertung zum Nachhaltigkeitsthema Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft abgeben können. Die Interessengruppen hatten auch die Möglichkeit, qualitative Rückmeldungen in Form von Kommentaren einzureichen.

IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten**T054 ESRS 2 IRO-2 | 56 IN ESRS ENTHALTENE VON DER NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG DER LUFTHANSA GROUP ABGEDECKTE ANGABEPFLICHTEN (DRS) IM JAHR 2024**

Standard	Offenlegungsanforderung	Kapitel/Unterkapitel
ESRS 2	BP-1	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS 2	BP-2	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen
ESRS 2	GOV-1	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
ESRS 2	GOV-2	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
ESRS 2	GOV-3	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
ESRS 2	GOV-4	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Erklärung zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2	GOV-5	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung
ESRS 2	SBM-1	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
ESRS 2	SBM-2	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS 2	SBM-3	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2	IRO-1	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS 2	IRO-2	➔ ESRS 2 Allgemeine Angaben – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten
ESRS E1	ESRS 2 GOV-3	➔ ESRS E1 Klimawandel – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
ESRS E1	E1-1	➔ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz
ESRS E1	ESRS 2 SBM-3	➔ ESRS E1 Klimawandel – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS E1	ESRS 2 IRO-1	➔ ESRS E1 Klimawandel – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS E1	E1-2	➔ ESRS E1 Klimawandel – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
ESRS E1	E1-3	➔ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten
ESRS E1	E1-4	➔ ESRS E1 Klimawandel – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
ESRS E1	E1-5	➔ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix
ESRS E1	E1-6	➔ ESRS E1 Klimawandel – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen
ESRS E1	E1-7	➔ ESRS E1 Klimawandel – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Gutschriften
ESRS E1	E1-9	➔ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T054 ESRS 2 IRO-2 | 56 IN ESRS ENTHALTENE VON DER NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG DER LUFTHANSA GROUP ABGEDECKTE ANGABEPFLICHTEN (DRS) IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Standard	Offenlegungsanforderung	Kapitel/Unterkapitel
ESRS E2	ESRS 2 IRO-1	➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS E2	E2-1	➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
ESRS E2	E2-2	➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
ESRS E2	E2-3	➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
ESRS E2	E2-4	➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung
ESRS E2	E2-6	➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS E5	ESRS 2 IRO-1	➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5	E5-1	➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5	E5-2	➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5	E5-3	➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5	E5-4	➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse
ESRS E5	E5-6	➤ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS S1	ESRS 2 SBM-2	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS S1	ESRS 2 SBM-3	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S1	S1-1	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens
ESRS S1	S1-2	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen
ESRS S1	S1-3	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können
ESRS S1	S1-4	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen
ESRS S1	S1-5	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen
ESRS S1	S1-6	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens
ESRS S1	S1-8	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog
ESRS S1	S1-9	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Diversitätskennzahlen
ESRS S1	S1-10	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Angemessene Entlohnung
ESRS S1	S1-14	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit
ESRS S1	S1-16	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken
ESRS S1	S1-17	➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten
ESRS S2	ESRS 2 SBM-2	➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS S2	ESRS 2 SBM-3	➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S2	S2-1	➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette
ESRS S2	S2-2	➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen
ESRS S2	S2-3	➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können
ESRS S2	S2-4	➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T054 ESRS 2 IRO-2 | 56 IN ESRS ENTHALTENE VON DER NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG DER LUFTHANSA GROUP ABGEDECKTE ANGABEPFLICHTEN (DRS) IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Standard	Offenlegungsanforderung	Kapitel/Unterkapitel
ESRS S2	S2-5	➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen
ESRS S4	ESRS 2 SBM-2	➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS S4	ESRS 2 SBM-3	➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S4	S4-1	➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern
ESRS S4	S4-2	➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen
ESRS S4	S4-3	➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können
ESRS S4	S4-4	➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen
ESRS S4	S4-5	➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen
ESRS G1	ESRS 2 GOV-1	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
ESRS G1	ESRS 2 IRO-1	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS G1	G1-1	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung
ESRS G1	G1-2	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten
ESRS G1	G1-3	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
ESRS G1	G1-4	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung
ESRS G1	G1-5	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten
ESRS G1	G1-6	➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Zahlungspraktiken



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

ESRS2 – Allgemeine Angaben

T055 ESRS 2 IRO-2 I LISTE DER DATENPUNKTE IN GENERELLEN UND THEMENBEZOGENEN STANDARDS, DIE SICH AUS ANDEREN EU-RECHTSVORSCHRIFTEN ERGEBEN, IM JAHR 2024

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Referenz Benchmark-Verordnung	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten sind vorhanden
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang I		➤ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten sind vorhanden
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Erklärung zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang I	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission (6), Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (7), Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	➤ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgeschlossen sind, Absatz 16 Buchstabe g		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		➤ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang I Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		➤ ESRS E1 Klimawandel – Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 2				➤ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T055 ESRS 2 IRO-2 | LISTE DER DATENPUNKTE IN GENERELLEN UND THEMENBEZOGENEN STANDARDS, DIE SICH AUS ANDEREN EU-RECHTSVORSCHRIFTEN ERGEBEN, IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Referenz Benchmark-Verordnung	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang I Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1		➤ ESRS E1 Klimawandel – CO ₂ -Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang I	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1		➤ ESRS E1 Klimawandel – CO ₂ -Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate Absatz 56				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	➤ ESRS E1 Klimawandel – Lufthansa Group bezieht CO ₂ -Kompensationsbeiträge ein, freiwilliges Klimaziel zu erreichen
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte (1. Jahr Nutzung der Phase-In-Option)
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte (1. Jahr Nutzung der Phase-In-Option)
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten			➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte (1. Jahr Nutzung der Phase-In-Option)
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte (1. Jahr Nutzung der Phase-In-Option)
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 2 Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 2				➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

ESRS2 – Allgemeine Angaben

T055 ESRS 2 IRO-2 | LISTE DER DATENPUNKTE IN GENERELLEN UND THEMENBEZOGENEN STANDARDS, DIE SICH AUS ANDEREN EU-RECHTSVORSCHRIFTEN ERGEBEN, IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Referenz Benchmark-Verordnung	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Spezielles Konzept Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Indikator Nr. 6,2 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Indikator Nr. 6,1 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 1				Nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 1				Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Grundsatz-erklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Grundsatz-erklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T055 ESRS 2 IRO-2 I LISTE DER DATENPUNKTE IN GENERELLEN UND THEMENBEZOGENEN STANDARDS, DIE SICH AUS ANDEREN EU-RECHTSVORSCHRIFTEN ERGEBEN, IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Referenz Benchmark-Verordnung	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit dient dem Schutz der Gesundheit
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten
ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzerneinkaufsrichtlinie verpflichtet Zulieferer zu sozialer und ökologischer Verantwortung
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Supplier Code of Conduct beschreibt die Grundregeln der Zusammenarbeit für Zulieferer
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 1	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz		➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke & Beschwerdeverfahren

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T055 ESRS 2 IRO-2 I LISTE DER DATENPUNKTE IN GENERELLEN UND THEMENBEZOGENEN STANDARDS, DIE SICH AUS ANDEREN EU-RECHTSVORSCHRIFTEN ERGEBEN, IM JAHR 2024 (Fortsetzung)

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Referenz Benchmark-Verordnung	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Beschwerdeverfahren
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				Nicht wesentlich
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nicht wesentlich
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten sollen einvernehmlich gelöst werden
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 15 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewusstes Handeln
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

ESRS2 – Allgemeine Angaben

T056 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – ALLGEMEINE ANGABEN

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	21a	Anzahl der geschäftsführenden und nicht geschäftsführenden Mitglieder	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die Auflistung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, die in der „Qualifikationsmatrix“ dargestellt ist.	Geringe Unsicherheit, da Vorstands- und Aufsichtsratsdaten zentral erfasst sind und HR-Daten in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	21d	Prozentualer Anteil nach Geschlecht und anderen Aspekten der Vielfalt	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die Auflistung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sowie weiteren Angaben zur Person.	Geringe Unsicherheit, da Vorstands- und Aufsichtsratsdaten zentral erfasst sind und HR-Daten in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	21e	Prozentsatz der unabhängigen Gremienmitglieder	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die Auflistung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, die in der „Qualifikationsmatrix“ dargestellt ist.	Geringe Unsicherheit, da Vorstands- und Aufsichtsratsdaten zentral erfasst sind und HR-Daten in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	29d	Anteil der variablen Vergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen und/oder Auswirkungen	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die verabschiedete Vergütungsvereinbarung in Bezug auf Nachhaltigkeitsziele.	Geringe Unsicherheit, da Vertragsdaten zentral erfasst sind und in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	40a iii)	Zahl der Arbeitnehmer nach geografischen Gebieten	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und Zuordnung dieser basierend auf den Einsatzregionen der einzelnen Legaleinheiten beziehungsweise Business Units. Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	40b	Aufschlüsselung der Gesamtumsatzerlöse nach ESRS-Sektoren	Die Datenbasis ist der finanzielle Abschluss der Lufthansa Group. Auf dieser Datengrundlage erfolgt eine Aufschlüsselung dieser Umsätze nach den ESRS-Sektoren/operativen Segmenten nach IFRS 8.	Geringe Unsicherheit, da Finanzdaten bei den einzelnen Gesellschaften systemseitig angebunden werden und zentral für den Jahresabschluss ausgewertet werden.	Hoch	Jahresabschlussdaten geprüft durch EY innerhalb der Prüfung des Jahresabschlusses.	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

E1 – KLIMAWANDEL

Die Lufthansa Group hat sich vorgenommen, zum Fortschritt der Luftfahrtindustrie beim Thema Klimaschutz beizutragen. Das Unternehmen will seine Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 durch Reduktions- und Kompensationsmaßnahmen halbieren. 2050 wird eine neutrale CO₂-Bilanz angestrebt. Um diese Ziele zu erreichen, arbeitet das Unternehmen an vielen Bausteinen – von der Flottenmodernisierung über nachhaltige Treibstoffalternativen bis zu innovativen Technologien für mehr Energieeffizienz.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die klimabezogenen Risiken der Lufthansa Group können sowohl aus physischen als auch aus transitorischen Folgen des Klimawandels resultieren. Einerseits können Flughafeninfrastruktur und Start- und Landebahnen durch extreme Wetterereignisse beeinträchtigt werden, was zu Flugausfällen, Umleitungen und damit zu zusätzlichen Kosten und Produktivitätsverlusten führen kann. Andererseits kann der Klimawandel auch regulatorische und Marktrisiken zur Folge haben. So können politisch-regulatorische Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt, wie beispielsweise eine CO₂-Steuer, eine Anpassung der Betriebsabläufe des Unternehmens erfordern – die steigende Kosten verursachen könnten. Gleichzeitig ist die Reduktion von CO₂-Emissionen ein Fokusthema der Lufthansa Group und kann helfen, Klimaziele zu erreichen und den Markenwert zu stärken. So können beispielsweise die Modernisierung der Flotte und des Fuhrparks der Lufthansa Group sowie der Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel, SAF) und die AeroSHARK-Technologie dazu beitragen, die Ressourceneffizienz zu steigern und CO₂-Emissionen zu senken. Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Strategie und Governance

E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Mit der SBTi-Validierung im Jahr 2022 war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa und die zweite weltweit mit einem wissenschaftlich fundierten CO₂-Reduktionsziel, das im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens von 2015 steht. Mit welchen Maßnahmen die Lufthansa Group diese Ziele erreichen will, wird im Abschnitt E1-3 näher erläutert.

Die Lufthansa Group investiert in verschiedene Technologien, um den Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu gestalten. Dazu zählen in erster Linie Investitionen in die Erneuerung der Flotte, in SAF sowie in betriebliche Effizienz – zum Beispiel in Form von Nachrüstungen wie „AeroSHARK“, bei der eine neuartige Oberflächentechnologie die Treibstoffeffizienz der Flugzeuge verbessert. Die Lufthansa Group engagiert sich für die Erweiterung des intermodalen Angebots, indem sie sich mit anderen Verkehrsunternehmen dafür einsetzt, dass weitere Zug- und Busverbindungen als Alternativen zu Kurzstreckenflügen aufgenommen werden. Die Zugänge sowie die An- und Restzahlungen für Flugzeuge, Flugzeugkomponenten sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen stiegen im Berichtsjahr um 4% auf 3.923 Mio. EUR (Vorjahr: 3.789 Mio. EUR). Dies entspricht 86% der Gesamtinvestitionen. Darüber hinaus sind die getätigten Investitionen in die Erneuerung der Flotte auch Teil der Berichterstattung innerhalb der EU-Taxonomie.

Die Lufthansa Group ist verpflichtet, über ihre taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zu berichten. Der Reduktionspfad der Lufthansa Group für die Treibhausgasemissionen hebt hervor, dass insbesondere die Anschaffung von Flugzeugen der neuesten Generation zu einem Anstieg an taxonomiefähigen beziehungsweise potenziell taxonomiekonformen Investitionen (CapEx) führt. Daher können die Flottenerneuerungspläne – beschrieben unter der Vier-Säulen Strategie und die hierzu geplanten Maßnahmen – einen direkten Einfluss auf die Taxonomiekenzahlen haben.

Für die Aktivität 6.19 Personen- und Frachtflugverkehr innerhalb des Umweltziels 1 – Klimaschutz weist die Lufthansa Group taxonomiefähige Investitionen von 3.912 Mio. EUR auf, was 86% der Gesamtinvestitionen ausmacht. Taxonomiekonform innerhalb der Aktivität 6.19 sind 0% der gesamten Investitionen der Lufthansa Group. Dies ist damit zu begründen, dass die EU-Taxonomieanforderungen über die Anforderungen der in Appendix C genannten europäischen Verordnung insgesamt hinausgehen. Unter der Annahme, dass die Anforderungen der EU-Taxonomie den Anforderungen der in Appendix C genannten europäischen Verordnung entsprechen, könnten aus Sicht der Lufthansa Group 62% ihrer Investitionen als taxonomiekonform ausgewiesen werden. Ein CapEx Plan wird im Taxonomiebericht nicht offengelegt – jedoch sind die genauen Angaben zu CapEx / OpEx / Revenue aufgeführt [Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung \(EU\) 2020/852 – 6.19 Personen- und Frachtflugverkehr](#).

Die Lufthansa Group ist ein Luftfahrtunternehmen, das Einnahmen unter anderem durch die Beförderung von Passagieren und Fracht erzielt. Aus diesem Grund stellen die Flugzeuge die wichtigsten Vermögenswerte des Unternehmens dar. Aktuell wird zur Erbringung dieser Transportdienstleistungen erdölbasierter Kraftstoff eingesetzt, dessen Verbrennung zu Treibhausgasemissionen führt. Folglich entstehen durch den Kauf und Betrieb von Flugzeugen Treibhausgasemissionen. Maßnahmen wie die Erneuerung der Flotte tragen jedoch zu einer Gesamtverringerung der Treibhausgasemissionen im Betrieb bei. Darüber hinaus trägt der Einsatz von SAF – beispielsweise aus biogenen Reststoffen – dazu bei, gebundene Treibhausgasemissionen zu verringern. Treibhausgasemissionen im Bereich der Transportdienstleistungen werden zudem substantiell durch neue konventionelle Antriebe gemindert werden, die eine deutlich bessere Treibstoffeffizienz gegenüber den Vorgängergenerationen aufweisen. Die Lufthansa Group verfolgt über den Bereich Aircraft Evaluation und Market Intelligence intensiv die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien (elektrisch, hybridelektrisch, wasserstoffbasiert) für die Kurzstrecke, um marktfähige Lösungen im Blick zu behalten. Solche Technologien sind derzeit noch nicht auf dem Markt verfügbar.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung E1 – Klimawandel

Die Lufthansa Group ist nicht von den abgestimmten EU-Referenzwerten gemäß Pariser Klimaschutzabkommen ausgenommen.

Der Klimaschutz-Übergangsplan der Lufthansa Group steht in engem Zusammenhang mit der Finanzplanung. Die Flotten-erneuerung ist ein wichtiger Hebel für die Lufthansa Group als Maßnahme gegen den Klimawandel und erfordert jedes Jahr hohe Investitionen. Daher hängen die erreichbare Treibstoffeffizienz und die entsprechenden Reduzierungen von Treibhausgasemissionen von der Höhe der Investitionen und der Verfügbarkeit neuer Flugzeuge ab. Zwischen der Abteilung Corporate Responsibility und der für die Flotten-erneuerung zuständigen Abteilung findet ein stetiger Austausch statt.

Der Übergangsplan ist zusammen mit der Konzernstrategie erarbeitet und in einer gesonderten Vorstandssitzung dem Vorstand vorgestellt und von ihm genehmigt worden.

Maßnahmen zur Steigerung der Treibstoffeffizienz – und damit der Reduzierung der spezifischen Treibhausgasemissionen – werden kontinuierlich umgesetzt. Die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Maßnahmen und die Verfolgung ihrer Wirksamkeit werden von einer verantwortlichen Kontaktperson aus dem Flugbetrieb überwacht und der für den Übergangsplan zuständigen Abteilung Corporate Responsibility gemeldet. Die Entwicklung der CO₂-Intensität (SBTi KPI) wird jährlich nachverfolgt. Darauf wird im Verlauf des Kapitels eingegangen. Während sich der aktuelle Übergangsplan auf den Flugbetrieb konzentriert, werden derzeit auch Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Betriebs am Boden entwickelt, deren Umsetzung – beispielsweise durch strategische Planung für die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte – von der Abteilung Infrastruktur überwacht wird.

ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Emissionsreduktionsziele der Lufthansa Group sind fester Bestandteil der Konzernstrategie und werden im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung („Long Term Incentive“, LTI)

für die Mitglieder des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG regelmäßig berücksichtigt.

Abgeleitet aus der aktuellen Unternehmensstrategie, wonach sich die Reduktionsziele der Treibhausgasemissionen analog zum Zielsystem der validierten SBTi-Ziele am Indikator Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer orientieren, hat der Aufsichtsrat die Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen als Schwerpunkt für die strategischen Ziele und Nachhaltigkeitsziele im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 (LTI 2024) festgelegt. Das Umweltziel geht mit 20 % in die Zielerreichung des LTI 2024 ein.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert

Die Lufthansa Group hat im Rahmen ihrer nachfolgend dargestellten Klimarisikoanalyse folgende wesentlichen klimabezogenen Risiken und Chancen identifiziert:

Risiken:

- Höhere Betriebskosten durch einen steigenden CO₂-Preis innerhalb der europäischen und internationalen CO₂-Handelssysteme wie zum Beispiel des EU-Emissionshandelsystems (ETS) und des Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)
- Höhere Betriebskosten durch steigende Kerosinpreise aufgrund von kommenden Gesetzgebungen über die Verwendung von Treibstoffen für die Luftfahrt
- Mangelnde Verfügbarkeit und hohe Preise für SAF bei gleichzeitig verpflichtender und kontinuierlich zunehmender Beimischungsquote ab 2025 für Flüge, die von europäischen Flughäfen aus starten

– Preisschwankungen bei konventionellem Treibstoff aufgrund strengerer Vorschriften und Markttrends zur Förderung einer kohlenstoffarmen Wirtschaft

Darüber hinaus wurde folgendes klimabedingtes, physisches Risiko identifiziert:

– Störungen in Betriebsabläufen und damit höhere Betriebskosten infolge von Hitzewellen

Chancen:

– Zunahme und Beschleunigung der Entwicklung neuer nachhaltiger Flugzeugtechnologien

Methodik zur Identifizierung und Bewertung von klimabezogenen Risiken und Chancen

Mit einer qualitativen Szenarioanalyse zur Identifikation und Bewertung klimabezogener Risiken und Chancen hat die Lufthansa Group die Auswirkungen auf ihr Geschäft bewertet. Die Analyse erfolgte sowohl auf Basis der eigenen Geschäftstätigkeiten als auch entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und berücksichtigte physische und transitorische Risiken. Die Klimarisikoanalyse, die nach den Anforderungen der CSRD erstellt wurde, weicht insbesondere im Hinblick auf die Zeithorizonte wesentlich von der Analyse der Klimarisiken im finanziellen Teil des Lageberichts ab. Innerhalb der finanziellen Berichterstattung werden Zeithorizonte von bis zu fünf Jahren betrachtet, wohingegen die nachfolgende Klimarisikoanalyse Zeithorizonte bis 2050 betrachtet. Zudem werden physische Klimarisiken nicht in der finanziellen Berichterstattung betrachtet, da sie in den zugrunde gelegten Zeiträumen nicht zu wesentlichen finanziellen Effekten führen. Die als wesentlich identifizierten transitorischen Klimarisiken stimmen mit denen, die in der finanziellen Berichterstattung betrachtet wurden, überein. Die Auswirkungen der Lufthansa Group auf das Klima wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bewertet und sind beschrieben.



➤ **ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.** Zudem wird das Vorgehen zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse unter ➤ **ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen** dargestellt.

Physische Szenarioanalyse berücksichtigt zwei Emissionspfade

In Arbeitsmeetings mit internen und externen Experten wurde eine Liste an möglichen Klimaszenarien hinsichtlich ihrer Eignung zur Bewertung von Klimaeinflüssen auf Prozesse, Umsatzentwicklungen und Vermögensgegenstände analysiert. Basierend auf den Ergebnissen wurden zwei Klimaszenarien des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ausgewählt: ein Pfad mit niedrigen Emissionen (SSP1-2.6, nachhaltiger Entwicklungspfad) und ein Pfad mit hohen Emissionen (SSP5-8.5, fossiler Entwicklungspfad). Durch die Verwendung dieser beiden Klimaszenarien möchte die Lufthansa Group sicherstellen, dass alle relevanten physischen Risiken und Chancen in der Analyse abgedeckt werden. Darüber hinaus wurden in beiden Szenarien für den Flugbetrieb wichtige regional wirksame und/oder lokal wirksame Triebkräfte wie Hitzewellen, Stürme, Veränderungen im Jetstream, Anstieg von Turbulenzen und schwere Gewitter mitberücksichtigt. Gleichzeitig wurden detaillierte Inputdaten zur Bewertung von Klimaauswirkungen verwendet. Jedoch kommt es insbesondere bei der Bewertung von Flugrouten zu Unsicherheiten, da hier nicht für alle Streckenabschnitte detaillierte Daten zur Verfügung standen.

Im nächsten Schritt wurden klimabezogene Risiken und Chancen identifiziert, denen die Wertschöpfungskette der Lufthansa Group potenziell ausgesetzt sein könnte. Ein interdisziplinäres Team aus verschiedenen Zentral-Bereichen (unter anderem aus dem Risiko- und dem Nachhaltigkeitsmanagement) sowie aus einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group hat in Zusammenarbeit mit einem externen Beratungsunternehmen anschließend eine engere Auswahl der relevan-

ten Risiken und Chancen erstellt, die in der qualitativen Szenarioanalyse genauer analysiert werden.

Im Folgenden wurde eine Abbildung der Wertschöpfungskette durchgeführt, um vor- und nachgelagerte Aktivitäten sowie Aktivitäten, die Teil der eigenen Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind, klar zu identifizieren. Außerdem wurde davon ausgegangen, dass sich die physischen Klimarisiken auf unterschiedliche Weise auf die Geschäftsbereiche auswirken. Daher wurde die Wertschöpfungskette in die Geschäftsfelder Passagier-Airlines, Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik unterteilt. In Anlehnung an die EU-Taxonomie wurde eine Liste von 28 Klimarisiken bewertet, von denen 15 für die Szenarioanalyse ausgewählt wurden. Insgesamt wurden 25 Standorte für die Szenarioanalyse identifiziert: 20 lokale, physische Standorte, darunter Flughäfen, Drehkreuze, Zulieferer- und Wartungseinrichtungen, sowie fünf Regionen, die wichtige Flugrouten umfassten. Bei der Szenarioanalyse wurden die Daten eines Klimaszenarios mit niedrigen Emissionen (SSP1-2.6) und eines Klimaszenarios mit hohen Emissionen (SSP5-8.5) verwendet, um die potenziellen Veränderungen der physischen Risiken im Laufe der Zeit zu bewerten, und zwar für die Zeithorizonte 2024 und 2030 für eine mittelfristige sowie 2050 für eine langfristige Betrachtung. Darüber hinaus wurden für die Bewertung auf Standortebene Expositionsbewertungen für jeden Anlagentyp zugewiesen, um die Exposition der einzelnen Anlagen widerzuspiegeln. Schließlich wurden die Expositionsbewertungen und die normalisierten Klimadaten kombiniert, um die Risikowerte für jede einzelne Gefahr und jeden Standort zu berechnen. Die Risikowerte wurden auf einer mehrstufigen Skala eingeordnet, was einen Vergleich zwischen verschiedenen Gefahren und Anlagenstandorten ermöglichte, um relative Risikoniveaus zu bestimmen.

Transitorische Szenarioanalyse berücksichtigt zwei Klimaszenarien

Die qualitative Szenarioanalyse für transitorische Risiken und Chancen zielte darauf ab, die Leistung der Geschäftsstrategie der Lufthansa Group unter verschiedenen Klimaszenarien zu bewerten und die Materialität der identifizierten Risiken und Chancen zu bestimmen. Durch die Einbeziehung verschiede-

ner Szenarien und Risikofaktoren strebt die Lufthansa Group an, ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber klimabezogenen Herausforderungen zu stärken und Chancen für eine nachhaltige Geschäftsentwicklung zu identifizieren.

Für die Analyse der transitorischen klimabezogenen Risiken und Chancen wurden verschiedene Szenarien in Arbeitsmeetings auf ihre Eignung hin bewertet. Ausgewählt wurden das „Stated Policies Szenario“ und das „Net Zero Szenario -1,5 °C“ der International Energy Agency (IEA). Diese Szenarien sind aus Sicht der Lufthansa Group dazu geeignet, alle relevanten Übergangsriskiken und -chancen zu identifizieren und zu analysieren, insbesondere im Zusammenhang mit der Klimapolitik und technologischen Entwicklungen im Energiebereich. Wie bei der physischen wurden auch bei der transitorischen Szenarioanalyse für die Luftfahrtindustrie wichtige Triebkräfte mitberücksichtigt, wie die Entwicklung des CO₂-Preises, geflogene Passagierkilometer, Kraftstoffpreise, sowie weitere Energie- und CO₂-Intensitätskennzahlen.

Im nächsten Schritt wurde die Wertschöpfungskette abgebildet, um vor- und nachgelagerte Aktivitäten sowie Aktivitäten, die Teil der eigenen Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind, klar zu identifizieren. Da davon ausgegangen wurde, dass die Risiken und Chancen des Klimawandels verschiedene Geschäftsbereiche unterschiedlich betreffen können, wurde zwischen den Geschäftsbereichen Lufthansa Airlines, Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik unterschieden. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Anspruchsgruppen des Geschäfts wurde eine Liste mit potenziellen transitorischen Risiken und Chancen erstellt. Die Liste wurde anschließend auf ihre Relevanz hin bewertet. Insgesamt wurden neun transitorische Risiken und Chancen für die Szenarioanalyse in die engere Auswahl gezogen. Jedes Risiko und jede Chance wurde für einen separaten Geschäftsbereich bewertet und die Risiken wurden entsprechend gewichtet. Schließlich wurden die Ergebnisse der Szenarioanalyse auf Konzernebene aggregiert und die Auswirkungen auf die Wertschöpfungskette beschrieben. Bei der Bewertung der transitorischen Risiken wurde das Jahr 2030 als kurzfristiger, 2040 als mittelfristiger und 2050 als langfristiger Zeithorizont festgelegt.



ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Klima-Resilienzanalyse ist angestoßen, um Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel zu analysieren

Die Klima-Resilienzanalyse wurde von der Lufthansa Group in Zusammenarbeit mit einem externen Beratungsunternehmen im Laufe des Geschäftsjahres 2024 angestoßen. Ziel war es, die Widerstandsfähigkeit der Strategie, einschließlich des Geschäftsmodells, der Lufthansa Group gegenüber dem Klimawandel unter Berücksichtigung der damit verbundenen Unsicherheiten zu analysieren.

Der Umfang der Klima-Resilienzanalyse bezieht sich auf Aktivitäten, die Teil der eigenen Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind, sowie auf vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette. Sie deckt dabei den Passagier- und Frachtflugverkehr sowie die Wartung und Instandsetzung ab. Dabei wurden sämtliche risikobehaftete Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten, die zur Festlegung der Strategie des Unternehmens, seinen Investitionsentscheidungen sowie der laufenden und geplanten Klimaschutzmaßnahmen der Lufthansa Group herangezogen werden, betrachtet. Zudem wurden unterschiedliche Standorte identifiziert, die für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group von Bedeutung sind. Dazu gehören Drehkreuz-Flughäfen der Lufthansa Group, Produktions-, Wartungs-, Lager- und Büroeinrichtungen sowie Einrichtungen von Aktivitäten in der Wertschöpfungskette.

Die untersuchten Klimaszenarien und damit verbundene Analysen wurden unter Verwendung anerkannter Klimaprojektionen (IEA & IPCC) sowie interner und externer Daten durchgeführt, um mögliche Pfade und Ergebnisse zu veranschaulichen, die auf die Geschäftstätigkeit und die Wertschöpfungskette der Lufthansa Group zugeschnitten sind. Für die Lufthansa Group wurden die identifizierten Risiken und Chancen spezifisch auf die betrieblichen Abläufe, die Infrastruktur sowie die geografischen Märkte des Unternehmens angewendet, um die Verwundbarkeit und Exponiertheit zu bewerten. Dabei wurden

wichtige Interessengruppen einbezogen, darunter die betroffenen Standorte, Mitarbeitende oder Lieferanten, um die vorhandenen Maßnahmen und Resilienzstrategien zusammenzutragen und zu bewerten. Der Klima-Resilienzanalyse liegen unterschiedliche kritische Annahmen zugrunde. Es wird angenommen, dass es zukünftig weiterhin eine zunehmende Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere im Privatsektor, geben wird und dass die globale Wirtschaft und makroökonomische Trends stabil bleiben. Zudem wurden weitere kritische Annahmen berücksichtigt – wie beispielsweise die Entwicklung der Emissions- und Treibstoffpreise sowie der Transportleistung oder die CO₂-Intensität. Um noch bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die Klima-Resilienzanalyse weiter zu verringern – wie zum Beispiel, ob politische Maßnahmen in dem Maße Auswirkungen zeigen, wie angenommen –, soll in einem nächsten Schritt eine finanzielle Bewertung der identifizierten qualitativen Klimarisiken durchgeführt werden.

Erste Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken sind umgesetzt

Die Klima-Resilienzanalyse ist entscheidend, um die zunehmenden Risiken durch den Klimawandel zu bewältigen. Unter den identifizierten physikalischen Klimarisiken können insbesondere Hitzewellen eine Herausforderung für die Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group darstellen. Um den Herausforderungen durch Hitzewellen zu begegnen, wurden zentrale Strategien entwickelt, die darauf abzielen, die Exposition gegenüber ungünstigen Bedingungen zu minimieren und gleichzeitig die Produktivität an den betroffenen Standorten aufrechtzuerhalten. Dazu gehören unter anderem eine verbesserte Klimatisierung der Infrastruktur und Gebäude, die Priorisierung der Wartung von Kühlsystemen oder das Schulen der Mitarbeitenden, um sie auf potenzielle Risiken vorzubereiten und ein hohes Maß an Sicherheit zu fördern. Diese Maßnahmen werden derzeit als ausreichend bewertet, um sich kurz-, mittel- und langfristig auf die Auswirkungen von Hitzewellen einzustellen.

Für identifizierte transitorische Risiken wurden mehrere wichtige Minderungsmaßnahmen identifiziert. Diese Risiken, die

sich aus sich entwickelnden regulatorischen Rahmenbedingungen und Marktdynamiken ergeben, erfordern proaktive Strategien, um die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Hierzu gehören die kontinuierliche Flottenerneuerung sowie die optimierte Nutzung von SAF, um zum einen von den Anreizen von Emissionshandelssystemen zu profitieren und zum anderen den selbst gesetzten Nachhaltigkeitszielen nachzukommen und so zusätzlich die operative Effizienz zu steigern. Auch die Erforschung und Entwicklung innovativer, klimafreundlicherer Technologien gehört zu den von der Lufthansa Group vorangetriebenen Maßnahmen. Beispielsweise initiierte Lufthansa Technik 2021 das „Hydrogen Aviation Lab“ – ein von der Hansestadt Hamburg gefördertes Projekt, in dem Technologien sowie umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen im Umgang mit Flüssig-Wasserstoff als Primärenergieträger konzipiert und erprobt werden. Seit Ende 2024 ist das voll funktionsfähige stationäre Reallabor in Betrieb. Lufthansa Technik wird auf Basis dieser Forschungsarbeiten vor allem ihre operative Expertise bei der Instandhaltung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen einbringen und Erkenntnisse für den realen Betrieb dieser neuen Technologien gewinnen. Zudem kann das Unternehmen durch den engen Kontakt zu Fluggesellschaften auf der ganzen Welt auch die Perspektive der Airlines umfassend einfließen lassen. Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit mit Branchenverbänden verstärkt, um effektive politische Vorschläge zu entwickeln, die eine nachhaltige und klimafreundlichere Luftfahrt unterstützen.

Seit 1994 unterstützt die Lufthansa Group aktiv verschiedene nationale und internationale Atmosphären- und Klimafor-schungsprojekte. Dies hilft der Wissenschaft, die Vorgänge in der Atmosphäre besser zu verstehen und die Aussagefähigkeit von Klimamodellen zu verbessern. Die Lufthansa Group kann durch die Zusammenarbeit mögliche physikalische Auswirkungen des Klimawandels frühzeitig erkennen, um die Klimaresilienz zu erhöhen. Im Rahmen der europäischen Forschungsinfrastruktur „In-service Aircraft for a Global Observing System“ (IAGOS) hat die Lufthansa Group zusammen mit ihren Forschungspartnern vom Karlsruher Institut für Technologie und



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung E1 – Klimawandel

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. Zu über 70.000 Messflügen, die bis Mitte 2024 stattgefunden haben, hat die Lufthansa Group rund die Hälfte beigesteuert. Auch bei der Erforschung der sogenannten Nicht-CO₂-Wirkungen des Luftverkehrs arbeitet die Lufthansa Group eng mit verschiedenen Partnern aus der Wissenschaft und Systempartnern zusammen, wie beispielsweise in den Forschungsprojekten D-KULT und CICONIA. Beide haben zum Ziel besser zu verstehen, warum und wann klimaschädliche Kondensstreifen entstehen und wie sie vermieden werden können. Im Berichtsjahr haben Lufthansa Airlines und Lufthansa Cargo Erprobungsflüge zur Vermeidung klimawirksamer Kondensstreifen durchgeführt (D-KULT), während SWISS die Nicht-CO₂-Wirkungen von verschiedenen optimierten Flugplanvarianten für einzelne Langstreckenflüge analysierte (CICONIA).

Mit diesem Bündel an durchgeführten und geplanten Resilienzmaßnahmen zur Minimierung der transitorischen Klimarisiken betrachtet sich die Lufthansa Group derzeit als ausreichend befähigt, sich an transitorische Risiken kurz-, mittel-, und langfristig anzupassen und den sich entwickelnden regulatorischen Rahmenbedingungen und Marktdynamiken entgegenzutreten.

E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Gegenwärtig konzentriert sich die Lufthansa Group darauf, die negativen Auswirkungen auf den Klimawandel zu begrenzen. Ob Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel notwendig sind, wird die Bewertung der Ergebnisse der Klimarisikolanalyse ergeben.

Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet

Fortschritte beim Klimaschutz im Luftverkehrssektor können durch das Zusammenwirken und die Bündelung unterschiedli-

cher Kompetenzen verschiedener Akteure wie Hersteller, Flughäfen, Flugsicherung, Fluggesellschaften und Politik erreicht werden. Bereits im Jahr 2007 hat die International Air Transport Association (IATA) im Rahmen der Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie der Luftfahrtindustrie – an die die Klimaschutzstrategie der Lufthansa Group angelehnt ist – Emissionsminderungsmaßnahmen in vier Handlungsfeldern definiert:

- technischer Fortschritt,
- verbesserte Infrastruktur,
- operative Maßnahmen und
- ökonomische Instrumente.

Innerhalb der Vier-Säulen-Strategie wird auch der Hebel Energieeffizienz, insbesondere in den Handlungsfeldern technischer Fortschritt und operative Maßnahmen sowie der Einsatz erneuerbarer Energien berücksichtigt. Diese bilden auch die Grundlage des konzeptionellen Ansatzes und der Aktivitäten der Lufthansa Group zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz und zur Minderung der CO₂-Emissionen im Flugbetrieb.

Die Strategie gilt gruppenweit für alle Fluggesellschaften der Lufthansa Group. Sie wird durch interne und externe Kommunikation allen relevanten Anspruchsgruppen zugänglich gemacht. Das Monitoring zur Bewertung des Erfolgs der Strategie besteht aus einer jährlichen Messung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Reduktionsziel, durch einen Vergleich zwischen dem Emissionsmodell und der tatsächlich ermittelten Leistung durch Treibstoffverbrauch und Revenue-Tonnenkilometer (RTK), dem Verkauf von Klimaschutzprojekten durch CO₂-Gutschriften (Kompensation) und dem Einsatz von SAF. Zu weiteren klimawirksamen Effekten über CO₂ hinaus ist ab 2025 eine jährliche Berichterstattung auf Einzelflugbasis hinsichtlich der Klimaauswirkungen gesetzlich vorgegeben. Die höchste für die Umsetzung der Strategie verantwortliche Ebene im Unternehmen ist der Vorstand der Lufthansa Group.

Energiestrategie für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien

Im ersten Quartal 2024 hat die Lufthansa Group ihre neue Energiestrategie für den Energieverbrauch am Boden verabschiedet. Sie beruht auf vier Säulen, mit denen die Lufthansa Group ihre Herangehensweise an die Energiebeschaffung und den Energieverbrauch ändern, die aktuelle Gesetzgebung einhalten, ihren Energiemix anpassen und die Fahrzeugflotte langfristig dekarbonisieren will. Besonders im Fokus stehen dabei das Thema Energieeffizienz und erneuerbare Energien. In den ersten Jahren gilt die neue Energiestrategie vorwiegend für die Standorte in Deutschland.

Interessen von Anspruchsgruppen der Lufthansa Group werden durch Arbeitsgruppen bei der Definition und Umsetzung von Maßnahmen berücksichtigt. Die Maßnahmen beinhalten eine Steigerung der Transparenz durch jährliche Berichte und andere Kommunikationsmaßnahmen, die Verringerung von Umweltauswirkungen durch die Einführung eines EMAS-zertifizierten Umweltmanagementsystems sowie eine Verringerung der Energieverbräuche in den Liegenschaften. Diese Maßnahmen führen neben geringeren Energieverbräuchen auch zu einer Einsparung von Treibhausgasemissionen in den Scopes 1 und 2. Bei der Entwicklung dieses Engagements werden die externen Standards EMAS (Umwelt allgemein) und ISO 50001 (Energie) sowie relevante deutsche und EU-weite Regulierungen berücksichtigt. Ein Monitoringprozess war zum Ende des Berichtsjahres noch in Entwicklung.

Kooperationen in Kollaborations-, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen erweitern Klimaschutzengagement

Um die im Rahmen des Klimaschutzengagements der Lufthansa Group gesetzten Ziele in einer schwer zu dekarbonisierenden Branche zu erreichen, setzt das Unternehmen ergänzend auf gezielte politische Unterstützung und finanzielle Fördermechanismen, um neue Technologien zu entwickeln und die Markteinführung von SAF zu beschleunigen. So engagiert sich die Lufthansa Group in vielfältigen privatwirtschaftlichen und staatlich geförderten Kollaborations-, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen. Zudem unterstützt sie die Atmosphären-

forschung, um so gemeinsam mit der Wissenschaft zu einem besseren Verständnis des globalen Klimas beizutragen.

E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten

Im Rahmen ihrer Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie setzt die Lufthansa Group auf breit angelegte Maßnahmen entlang der vier Handlungsfelder, um zum Fortschritt der Luftfahrtindustrie beim Thema Klimaschutz beizutragen.

Kontinuierliche Investitionen in technischen Fortschritt vorantreiben

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien, die den wichtigsten Baustein zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb im ersten Handlungsfeld der Klimaschutzstrategie darstellen. Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und in Zusammenarbeit mit Partnern aus Forschung und Industrie umgesetzt. Die Lufthansa Group hat sich im letzten Jahrzehnt intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung von SAF auseinandergesetzt. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seither Schlüsseltechnologien zur Erzeugung von SAF voran und sichert sich Zugriff auf die benötigten SAF-Volumina.

Seit mehreren Jahren herrscht aus Perspektive der Lufthansa Group in der Luftfahrtbranche eine große Dynamik hinsichtlich der Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Technologien – auch wenn viele Projekte noch weit von einer Serienreife entfernt sind. Die etablierten Hersteller, wie Airbus oder Boeing, ebenso wie viele junge Firmen, versuchen, den Luftverkehrsmarkt mit neuen Ideen und Konzepten zu bereichern. Neben alternativen Kraftstoffen spielen aus Sicht der Lufthansa Group dabei auch neue Antriebskonzepte rund um Wasserstoff oder Elektrizität und damit verbundene Flugzeugkonzepte eine Rolle. Die Lufthansa Group verfolgt diese Entwicklungen aufmerksam und analysiert sie laufend hinsichtlich Zukunftsfähigkeit und Relevanz.

G27 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ

 <p>Technischer Fortschritt</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien – Alternative Kraftstoffe 	 <p>Verbesserte Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bessere Nutzung der Lufträume – Dem Bedarf angepasste Flughafenstrukturen – Ausbau Intermodalität 	 <p>Operative Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Effiziente Flugzeuggrößen – Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten 	 <p>Ökonomische Instrumente</p> <ul style="list-style-type: none"> – Globales marktbasierendes System zur Emissionsminderung (CORSIA) – Freiwillige Kompensationsmöglichkeiten
---	---	---	--

Flottenerneuerung bildet wichtigsten Hebel zur CO₂-Einsparung

Die Flottenerneuerung bleibt kurz- und mittelfristig der wichtigste Hebel zur CO₂-Einsparung. Im Jahr 2024 wuchs die Flotte der Lufthansa Group um 18 neu hinzugekommene Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen. Im Gegenzug haben insgesamt vier Flugzeuge die Konzernflotte verlassen.

Seit 2019 hat die Lufthansa Group den Anteil der Flotte mit neuester Technologie auf 22% (158 Flugzeuge) mehr als verdoppelt. Im Jahr 2025 erwartet die Lufthansa Group circa 30 Auslieferungen von höchstmodernen Flugzeugen der Modelle Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9. Der Auftragsbestand umfasst rund 240 Flugzeuge neuester Technologie.

Insgesamt wurden im Jahr 2024 3.912 Mio. EUR in die Flottenerneuerung investiert. Diese Investitionen sind taxonomiefähig und werden unter der Aktivität 6.19 Personen- und Frachtflugverkehr innerhalb des Umweltziels 1 – Klimaschutz ausgewiesen, siehe auch [Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung \(EU\) 2020/852 – 6.19 Personen- und Frachtflugverkehr](#).

Technische Maßnahmen für die bestehende Flotte ergänzen Engagement für mehr Treibstoffeffizienz

Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte, sogenannte Retrofits, werden kontinuierlich geprüft und gegebenenfalls umgesetzt. Die von Lufthansa Technik gemeinsam mit BASF entwickelte funktionale Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“ ist ein Beispiel für eine erfolgreiche Umsetzung einer technischen Maßnahme. Ihre sogenannten „Riblet-Filme“, benannt nach den der Haifischhaut nachempfundenen mikroskopisch kleinen Rippen, sind aktuell schon in der Lage, den Luftwiderstand großer Verkehrsflugzeuge und damit ihren Kerosinverbrauch, um circa 0,8% zu verringern.

Ende 2024 befanden sich insgesamt 17 mit „AeroSHARK“ ausgestattete Boeing 777 in der Flotte der Lufthansa Group, davon zwölf Boeing 777-300ER bei SWISS sowie fünf Boeing 777F bei der Lufthansa Cargo.

Ausbau von Sustainable Aviation Fuels für klimaschonenden Flugverkehr der Zukunft wird unterstützt

Der Ausbau von SAF stellt eine zentrale Maßnahme für einen zukünftig klimaschonenderen Flugverkehr dar. Bisher ist die globale Produktionskapazität und damit die Verfügbarkeit von SAF sehr begrenzt. Die gesamte globale Produktionskapazität würde nur für einen Bruchteil des weltweiten Flugkraftstoff-



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung E1 – Klimawandel

verbrauchs ausreichen. Um die eigene Versorgung mit SAF kontinuierlich zu sichern, folgt die Lufthansa Group einer dreigliedrigen Strategie: Für eine kontinuierliche Beschaffung auf dem Spot-Markt wurden vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG bis zu 250 Mio. USD freigegeben. Durch den Einsatz von SAF können zudem weitere technische Bewertungskriterien der Wirtschaftsaktivität 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr erfüllt werden **Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 – 6.19 Personen- und Frachtflugverkehr.**

Auf politischer Ebene setzt sich die Lufthansa Group für eine globale Strategie zur Bereitstellung von SAF ein. Neben einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung der Beimischungsquoten in Europa gehört dazu beispielsweise auch die Definition quantifizierbarer Ziele und ambitionierter Nachhaltigkeitskriterien für den SAF-Einsatz auf Ebene der International Civil Aviation Organization (ICAO). Diesen Prozess unterstützt die Lufthansa Group seit 2023 durch die Mitgliedschaft in der „ICAO Fuel Task Group“. In der Europäischen Union setzt sich die Lufthansa Group für eine Vereinfachung der Compliance-Prozesse zu SAF-bezogener Regulierung ein und hat dafür vielbeachtete Vorschläge unterbreitet. Im Berichtsjahr trat die Lufthansa Group der Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany (aireg), der eFuel Alliance und der Zertifizierungsorganisation ISCC bei.

Lufthansa Group setzt sich für Harmonisierung des europäischen Luftraums ein

Um die Effizienzpotenziale bei der Nutzung des europäischen Luftraums zu erschließen, bedarf es einer grundlegenden Modernisierung und Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards. Unabhängig davon, in welcher Form der Gesetzgebungsvorschlag der EU-Kommission zur Weiterentwicklung des europäischen Luftraums (Single European Sky, SES2+) verabschiedet wird, setzt sich die Lufthansa Group für die Harmonisierung des Luftraums in der EU ein. Hierfür verfügen die Lufthansa Group und weitere europäische Fluggesellschaften, zum Beispiel im Zusammenschluss bei Airlines for Europe (A4E), über die erforderliche Expertise und

unterstützen seit vielen Jahren aktiv die Gestaltung eines effizienten EU-Luftraums durch ihre Mitarbeit in Gremien und Projekten. Die Lufthansa Group möchte zudem möglichst viele Passagiere, die über ihre Drehkreuze reisen, für eine intermodale An- oder Abreise gewinnen, um die Anzahl besonders kurzer Flüge weiter reduzieren zu können. Mit einem erweiterten intermodalen Angebot soll die An- und Abreise per Bahn oder Fernbus genauso selbstverständlich wie der Anschlussflug werden.

Effizienzsteigerungen durch einen einheitlichen europäischen Luftraum soll Emissionen reduzieren

Der Gesetzesvorschlag der Europäischen Kommission zur Weiterentwicklung des europäischen Luftraums (SES2+) soll dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement weiter zu harmonisieren und zu optimieren. Die technologische Basis hierfür bilden die Ergebnisse aus dem europäischen SESAR-Programm. Die von der Europäischen Kommission angestrebte Effizienzsteigerung von bis zu 10 % durch verkürzte Flugwege, verbessertes Kapazitätsmanagement und weniger Verspätungen soll im Bereich Forschung und Implementierung durch das SESAR-Programm erreicht werden. Wesentlich für eine effiziente Flugdurchführung sind auch kapazitätssteigernde Maßnahmen im Luftraum, die von zentraler Bedeutung für einen stabilen Flugplan und weniger Verspätungen sind. Hier unterstützte die Lufthansa Group in mehrfacher Hinsicht, unter anderem durch Investitionen in moderne Kommunikationstechnologien. Aufgrund der hohen Relevanz der Entwicklung des europäischen Luftraums für die Lufthansa Group engagiert sie sich weiterhin im Industriekonsortium „SESAR Deployment Manager“ (SDM) als Mitglied und mit aktiver Unterstützung von Expertinnen und Experten. Für Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie für die aktive Mitarbeit im SDM erhielt die Lufthansa Group Fördergelder der Europäischen Union.

Im Rahmen der SDM-Tätigkeiten wird die Umsetzung oben erwähnter Technologien, Verfahren und Standards im Tagesgeschäft koordiniert. 2024 wurden europaweit 356 Projekte durch den SDM koordiniert. Die Lufthansa Group beteiligte

sich an zwei dieser Implementierungsprojekte und war darüber hinaus auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten (SESAR 3) mit verschiedenen Fluggesellschaften der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Anbieter aktiv beteiligt. Ziel ist es dabei, auch kurzfristige Effizienzgewinne beschleunigt umsetzen zu können. Zusätzlich zu den zwei oben genannten Projekten beteiligte sich SWISS im Berichtsjahr in den Themengebieten optimierte Flugführung und Ankunftszeitmanagement in Zürich im Rahmen des „Horizon Europe“-Förderprogramms an drei Projekten, die im Jahr 2023 gestartet wurden.

Operative Maßnahmen entlang der Klimaschutzstrategie der Lufthansa Group sind etabliert

Operative Maßnahmen der Lufthansa Group zum Klimaschutz umfassen neben dem kraftstoffeffizienteren Flugzeugeinsatz und der Optimierung der Auslastung auch die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren und Navigationstechnologien auch die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten sowie die Entwicklung zahlreicher Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung in der Steuerung des Flugbetriebs.

Diese Maßnahmen und ihre Effekte werden zusammen mit technischen Maßnahmen, wie zum Beispiel AeroSHARK, und Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des „OPS Sustainability Program“ zusammenfassend betrachtet. Das nachfolgend dargestellte Programm integriert so Maßnahmen aus den ersten drei Handlungsfeldern der Klimaschutzstrategie.

OPS Sustainability Program ist integraler Ansatz für Handlungsfelder der Klimaschutzstrategie

Das OPS Sustainability Program integriert Maßnahmen aus den drei Handlungsfeldern technischer Fortschritt, verbesserte Infrastruktur sowie operative Maßnahmen der Klimaschutzstrategie der Lufthansa Group und soll ein einheitliches Reporting der erzielten Emissionsreduktionen sicherstellen. Außerdem setzt das Programm begleitend Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen um, die eine gelebte Kultur des effizienten Umgangs mit Ressourcen fördern sollen.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung E1 – Klimawandel

Im Berichtsjahr wurden konzernweit 91 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugrouroptimierung sowie technische Entwicklungen. Hierdurch konnten – zusätzlich zu den bereits in den Vorjahren erreichten Reduzierungen – weitere 37 Tsd. Tonnen CO₂-Emissionen dauerhaft vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 12 Tsd. Tonnen entspricht dem Verbrauch von circa 142 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München–New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350-900.

Emissionseinsparungen sollen durch Prozess- und Gewichtsoptimierungen erreicht werden

Unter dem Namen „Green Procedures“ wird der Einsatz treibstoffsparender Prozesse im Flugzeugbetrieb durch Pilotinnen und Piloten gefördert. Eine ebenso wichtige Rolle spielt die optimierte Nutzung des Luftraums durch neue, effizientere An- und Abflugverfahren mit satellitengestützter Navigation sowie strukturelle Anpassungen an Luftraumgrenzen und in der Flugplanung. Nicht zuletzt werden durch den Einsatz neuartiger Materialien sowie durch die Reduktion des Materialbedarfs bei Service- und Handlingprozessen signifikante Gewichtseinsparungen an den Flugzeugen angestrebt.

Ökonomische Instrumente stellen vierte Säule der Klimaschutzstrategie dar

Dem Europäischen Emissionshandel (EU-ETS), dem verpflichtenden CORSIA und der freiwilligen Kompensation von CO₂ kommt eine wesentliche Bedeutung zu. Neben der freiwilligen CO₂-Kompensation durch das Unternehmen baut die Lufthansa Group deshalb auch die Kompensationsangebote für Kundinnen und Kunden kontinuierlich aus. Zudem wurden durch die Novellierung der Emissionshandelsrichtlinie ab dem 1. Januar 2025 auch Daten zu Nicht-CO₂-Effekten abgefragt, die auf Flügen der Lufthansa Group emittiert wurden. Im ersten Schritt wurden die Nicht-CO₂-Daten pro Flug erfasst und berichtet – ohne, dass diese in den Bepreisungsmechanismus einbezogen, wurden.

Verpflichtende Kompensation von CO₂

Mit dem im Oktober 2016 bei der ICAO getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz – CORSIA – werden seit 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert. Konzeptionell werden im Rahmen von CORSIA alle Emissionen der Luftfahrtindustrie kompensiert, die über dem CO₂-Ausstoß des von der ICAO definierten Basiswerts liegen. Dieser beläuft sich für die Pilotphase (2021 bis 2023) auf das Emissionsvolumen des Jahres 2019 und für die Jahre 2024 bis 2035 auf 85 % der Emissionen aus dem Jahr 2019.

Handel mit marktbasierter Klimaschutzinstrumenten

Im EU-ETS werden die CO₂-Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel industrieübergreifend erfasst und reduziert. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Zusätzliche Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten bestehen durch die Emissionshandelssysteme der Schweiz (CH-EHS) und des Vereinigten Königreichs (UK-ETS) für die Flüge zwischen dem EWR, der Schweiz und Großbritannien. Die Lufthansa Group begleitet mit den relevanten Verbänden den Überarbeitungsprozess der europäischen Emissionshandelsrichtlinie auf politischer Ebene. Ziel des Vorhabens ist die Harmonisierung von CORSIA und EU-ETS, um eine Doppelregulierung zu vermeiden.

Ausgleich von CO₂-Emissionen von Dienstreisen der Mitarbeitenden

Die Lufthansa Group gleicht bereits seit 2019 weltweit freiwillig die CO₂-Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeitenden aus. Im Geschäftsjahr 2024 wurden hierfür 84 Tsd. Tonnen CO₂ über die Klimaschutzorganisationen myclimate, Climate Partner, Squake und Climate Austria kompensiert.

Angebote zum nachhaltigeren Fliegen ausgebaut

Die Lufthansa Group baut ihre Angebote und Services für nachhaltigeres Fliegen für Kundinnen und Kunden aus. Im Berichtsjahr ist das Produkt „Green Fares“ besonders hervorzuheben. Diese Tarife werden auf innereuropäischen und seit Dezember 2024 auch auf interkontinentalen Strecken der Lufthansa Group angeboten. Bei der Wahl dieses Tarifs werden auf europäischen Strecken 20 % der flugbezogenen CO₂-Emissionen reduziert, auf Langstreckenflügen 10 %. Der verbleibende Anteil der CO₂-Emissionen soll durch Beiträge zum Klimaschutzportfolio der Lufthansa Group ausgeglichen werden. Für weitere Informationen zu den „Green Fares“ siehe [ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group bietet Nachhaltigkeitsinitiativen und -angebote für ihre Kundinnen und Kunden an.](#)

Bodenmobilität und Bodenoperationen sollen bis 2045 CO₂-neutral gestaltet sein

Auch Klimaschutz am Boden nimmt für die Lufthansa Group einen zentralen Stellenwert ein. Der Schwerpunkt der im Berichtsjahr umgesetzten Maßnahmen liegt auf der Reduzierung des Energieverbrauchs in Gebäuden und dem Fuhrpark.

Aktuelle Maßnahmen sind die fortgesetzte Umsetzung der obligatorischen Energieeffizienzsteigerung, der Beginn der Umsetzung einer Energiemanagementzertifizierung gemäß ISO 50001 (bis Juli 2025) und der Beginn der Implementierung und Sammlung erster Energiedaten mit einer konzernweiten Energiedatenbank.

Mit diesen Maßnahmen sollen eine Steigerung der Energieeffizienz, ein höherer Anteil an erneuerbaren Energien sowie eine Reduzierung der Scope-1- und Scope-2-Treibhausgasemissionen erreicht werden, die den bodengebundenen Geschäftsaktivitäten zugerechnet werden. Der zeitliche Horizont für diese Maßnahmen ist langfristig angelegt: für die Mobilität am Boden bis 2030 und für alle weiteren Maßnahmen bis 2045. Betroffene Anspruchsgruppen sind vor allem die Fluglinien an den deutschen Drehkreuzen, jedoch ist eine konzernweite Umsetzung der Maßnahmen in den kommenden Jahren geplant, um die definierten Ziele zu erreichen.



Kennzahlen und Ziele

E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen

Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Mit der SBTi-Validierung im Jahr 2022 war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa und die zweite weltweit mit einem wissenschaftlich fundierten CO₂-Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens von 2015. Gemäß SBTi-Kriterien hat sich Lufthansa Group das Ziel gesetzt, ihre CO₂-Intensität, das heißt ihre CO₂-Emissionen in Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer (Passagier und Fracht), von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren. Die Lufthansa Group richtet ihre Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen durch das SBTi-Ziel an dem politischen Ziel aus, die globale Erwärmung auf deutlich unter zwei Grad zu begrenzen – wie im Pariser Abkommen festgelegt.

Das SBTi-Ziel der Lufthansa Group wird ergänzt durch ein Netto-null-Ziel für 2050 und ein Netto-Emissionsziel von –50 % für 2030 gegenüber 2019 definiert, die dazu beitragen sollen, die globale Erwärmung auf nur 1,5 °C zu begrenzen, wie vom IPCC dargelegt. Das Jahr 2019 diente als Basisjahr, da dies zum Zeitpunkt der Zielsetzung das letzte Betriebsjahr ohne Auswirkung der Corona-Krise auf die Emissionen war. Die Ziele zur Verringerung der CO₂-Emissionen berücksichtigen auch künftige Entwicklungen, wie das Wachstum des Flugangebots unter Verwendung der aktuellen unternehmensweiten Wachstums-szenarien. Darüber hinaus hat sich das Unternehmen für den Bodenbetrieb das Ziel gesetzt, in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien zu beziehen. Die Lufthansa Group hat ihre Treibhausgas-Emissionsreduktionen kombiniert. Das validierte SBTi-Ziel für den Flugbetrieb deckt Scope 1 Flug sowie Scope 3, Kategorie 3 ab. Das Klimaschutzziel für den Bodenbetrieb deckt die markt-basierten Scope-2-Emissionen ab.

Der Mitigationspfad der Lufthansa Group bezieht die Geschäfts-entwicklung mit ein und prognostiziert die Minderungsbeträge der Einzelmaßnahmen. Dabei definiert der Pfad die wichtigsten Hebel, auf deren Basis die Lufthansa Group den Flugbetrieb dekarbonisieren und ihre Ziele erreichen will. Er wird von zahl-reichen Investitionen und Partnerschaften flankiert, um kurz-bis mittelfristig die Emissionsreduzierung und die Entwicklung der langfristig benötigten Technologien voranzutreiben.

Steuerung der SBTi-Ziele ist im Unternehmen verankert

Die Strategie und die Ausgestaltung der Reduktionsziele für die Fluggesellschaften der Lufthansa Group werden von der Abteilung Corporate Responsibility in enger Zusammenarbeit mit den relevanten Geschäftsbereichen und Fachabteilungen ausgestaltet. Der Vorstand hat die endgültige Aufsicht über die Klima- und Umweltstrategie, die Organisation, das Ma-nagement und die Umsetzung. Die Ziele sind mit dem ESG-Reporting-Team des Konzerns abgestimmt, um eine Konsis-tenz zwischen den Zielen und dem Treibhausgasinventar zu gewährleisten.

Beitrag der einzelnen Dekarbonisierungshebel ist quantifiziert

Die Lufthansa Group hat mehrere Dekarbonisierungshebel identifiziert, die innerhalb der Vier-Säulen-Strategie und der ergriffenen Maßnahmen beschrieben wurden. Für die Dekar-bonisierungshebel quantifiziert die Lufthansa Group die fol-genden Beiträge zur Erreichung des SBTi-Ziels im Jahr 2030:

- Die Flottenerneuerung führt zu einer Treibhausgas-Emissions-reduktion pro Revenue-Tonnenkilometer (RTK) von prognos-tizierten 15 % auf Grundlage heutiger Rahmenbedingungen wie der Liefertreue der Flugzeughersteller
- Betriebliche Effizienzmaßnahmen führen zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro RTK um prognostizierte 3,8 % auf Grundlage heutiger Rahmenbedingungen wie der vernetzten Nutzung des europäischen Luftraumes
- Die Verwendung von SAF führt zu einer zusätzlichen Verringe-rung der Treibhausgasemissionen pro RTK um prognostizierte 3,4 % auf Grundlage heutiger Rahmenbedingungen wie der

Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit nachhaltiger Flugtreib-stoffe.

Zur Erreichung der Netto-Klimaschutzziele setzt die Lufthansa Group neben den Dekarbonisierungshebeln auf Kompensa-tionsmaßnahmen wie die Unterstützung von zertifizierten Klimaschutzprojekten.

Fortschritt der Zielerreichung wird jährlich erfasst

Die gesamte Reduktion der Treibhausgasemissionen pro RTK im Vergleich zum Basisjahr 2019 (SBTi KPI) über alle Maßnah-men hinweg beträgt im Berichtsjahr 3,8 %.

Dominierende Einflussfaktoren waren die Verzögerungen bei der Auslieferung moderner Flugzeuge, weshalb die Flotten-erneuerung nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden konnte. Zusätzlich erfordern die aktuellen geopolitischen Situ-ationen, wie der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und die Lage im Nahen Osten, das Umfliegen weiträumiger Luftraumsperrungen, was in den letzten Jahren zu einem er-höhten Treibstoffverbrauch auf betroffenen Strecken führte.

Die Lufthansa Group arbeitet kontinuierlich an der Modernisie-rung ihrer Flotte, der gesteigerten Nutzung nachhaltiger Flug-treibstoffe und der Einführung weiterer Effizienzmaßnahmen. Zusätzlich baut die Lufthansa Group ihre Angebote und Services für nachhaltigeres Fliegen für Kundinnen und Kunden aus, wodurch zusätzlich CO₂-Emissionen eingespart werden können.

Umgang mit weiteren klimawirksamen Gasen bleibt noch offen

Für klimawirksame Nicht-CO₂-Gase hat die Lufthansa Group bislang noch keine Ziele definiert. Derzeit laufen Forschungs-arbeiten, um einen einheitlichen Standard zur Umrechnung in CO₂-Äquivalente (CO₂eq) oder eine andere adäquate Metrik zu entwickeln. Anschließend können Ziele von der Lufthansa Group definiert und gesetzt werden. Weder die Forschung noch der Gesetzgeber haben in Bezug auf die zu verwendenden Parameter und den zu betrachtenden Zeitraum der Wirkung bisher eine eindeutige Festlegung getroffen.



Energiebezogene Ziele für die Bodenmobilität sind verabschiedet

Neben den zertifizierten Klimazielen für den Flugbetrieb will die Lufthansa Group in der DACH-Region bis 2030 auch in der Bodenmobilität CO₂-neutral werden. Sie folgt jedoch keinem definierten sektoralen Pfad und die Ziele sind nicht als 1,5-Grad-kompatibel verifiziert.

E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

Die Lufthansa Group erfasst und analysiert jährlich ihren weltweiten Energieverbrauch. Die Energieverbräuche sind als Kennzahl für die Lufthansa Group von hoher Bedeutung – zum einen als Grundlage zur Berechnung des CO₂-Fußabdrucks sowie zur Überprüfung der Wirksamkeit von ergriffenen Energiereduktionsmaßnahmen, zum anderen, da die Lufthansa Group in als klimaintensiv eingestuften Sektoren tätig ist. Als klimaintensive Sektoren sind sowohl der Passagier- und Frachtverkehr im Luftverkehr als auch Aktivitäten von Lufthansa Technik im Segment „Maintenance, Repair und Overhaul (MRO)“ eingestuft. Eine Übersicht über die ESRS-Sektoren ist in

➤ **ESRS 2 Allgemeine Angaben – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette** dargestellt.

Die folgende Tabelle bietet einen detaillierten Überblick über die Energieträger und deren Verbräuche über alle Geschäftsbereiche des Unternehmens hinweg.

T057 ESRS E1-5 | AR34 ENERGIEVERBRAUCH UND ENERGIEMIX IM JAHR 2024

(1) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzerzeugnissen	MWh	109.875.298
(2) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	MWh	122.282
(3) Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	MWh	0
(4) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	MWh	213.602
(5) Gesamtverbrauch fossiler Energie	MWh	110.211.182
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	99,6%
(6) Verbrauch aus nuklearen Quellen	MWh	0
Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0,0%
(7) Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	247.319
(8) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	MWh	220.819
(9) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	MWh	468.137
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0,4%
Gesamtenergieverbrauch	MWh	110.679.319

Neben den absoluten Energieverbräuchen hat die Lufthansa Group im Berichtsjahr zum ersten Mal die Energieintensität für die klimaintensiven Sektoren berechnet. Diese beträgt für das Jahr 2024 2,7 kWh pro Euro Umsatz.

Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden für die Energieverbräuche sowie der Energieintensität sind unter ➤ **Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Umwelt** aufgeführt.

E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

CO₂-Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt

Die Lufthansa Group ermittelt jährlich ihren CO₂-Fußabdruck. Der „Carbon Footprint“ der Lufthansa Group bildet die Summe aller durch ihre betrieblichen Aktivitäten verursachten Kohlenstoffdioxid- und anderen Treibhausgasemissionen gemäß den

international anerkannten Standards des Greenhouse Gas Protocol ab – inklusive der wesentlichen Emissionen aus der Lieferkette. Um größtmögliche Transparenz und Vergleichbarkeit für alle Anspruchsgruppen herzustellen, wird der Carbon Footprint jährlich von einer unabhängigen externen Prüfungsorganisation verifiziert und unter anderem über die Teilnahme am anerkannten CDP-Rating auch detailliert kommuniziert. Durch die erstmalige Anwendung der ESRS gibt es allerdings vereinzelte Veränderungen in der Erhebungs- und Berechnungsmethodik. Eine genaue Beschreibung der Veränderungen sowie die Auswirkungen auf den Carbon Footprint sind beschrieben unter ➤ **Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Umwelt**.

Die CO₂-Emissionen des Jahres 2024 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

T058 ESRS E1-6 | AR48 TREIBHAUSGASEMISSIONEN IM JAHR 2024

		Basisjahr (2019)	Rückblickend			Etappenziele und Zieljahre		
			2023	2024	Veränderung in %	2025	2030	Jährlich % des Ziels/ Basisjahr
Scope-1-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	33.349	26.822	29.159	9%	n/a	siehe E1-4 Ziele	n/a
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen	%	26%	32%	33%	3%	n/a	n/a	n/a
Scope-2-Treibhausgasemissionen								
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	260	161	124	-23%	n/a	n/a	n/a
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	200	91	49	-46%	n/a	siehe E1-4 Ziele	n/a
Signifikante Scope-3-Treibhausgasemissionen								
Gesamte indirekte (Scope-3-)THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	10.589	10.063	13.734	36%	n/a	n/a	n/a
(1) Erworbene Waren und Dienstleistungen	Tsd. t CO ₂ e	12	9	3.326	36.856%	n/a	n/a	n/a
(2) Investitionsgüter	Tsd. t CO ₂ e	806	369	301	-18%	n/a	n/a	n/a
(3) Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Tsd. t CO ₂ e	7.893	5.995	6.313	5%	n/a	siehe E1-4 Ziele	n/a
(4) Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Tsd. t CO ₂ e	1.441	1.123	1.821	62%	n/a	n/a	n/a
(5) Abfallaufkommen in Betrieben	Tsd. t CO ₂ e	271	3	12	300%	n/a	n/a	n/a
(6) Geschäftsreisen	Tsd. t CO ₂ e	63	41	46	12%	n/a	n/a	n/a
(7) Pendelnde Arbeitnehmer	Tsd. t CO ₂ e	38	55	58	5%	n/a	n/a	n/a
(8) Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Tsd. t CO ₂ e	n/a	1	0	-100%	n/a	n/a	n/a
(9) Nachgelagerter Transport	Tsd. t CO ₂ e	n/a	1	1	0%	n/a	n/a	n/a
(10) Verarbeitung verkaufter Produkte	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(11) Verwendung verkaufter Produkte	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(12) Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(13) Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Tsd. t CO ₂ e	65	502	631	26%	n/a	n/a	n/a
(14) Franchises	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(15) Investitionen	Tsd. t CO ₂ e	not available	1.964	1.225	-38%	n/a	n/a	n/a
THG-Emissionen insgesamt								
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	Tsd. t CO ₂ e	44.198	37.046	43.017	16%	n/a	siehe E1-4 Ziele	14% ¹⁾
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	Tsd. t CO ₂ e	44.138	36.976	42.942	16%	n/a	siehe E1-4 Ziele	14% ¹⁾

¹⁾ Bezieht sich auf Scope 1 und Scope 3 Kategorie 3 und ist variabel in Abhängigkeit vom unterstellten RTK-Wachstum bis 2030.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E1 – Klimawandel

Für Scope 3 Kategorie 1 und Kategorie 5 kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu hohen Abweichungen. Diese sind in einer erweiterten Erfassungsmethodik begründet. Nähere Informationen hierzu sind unter [Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Umwelt](#) aufgeführt.

Neben den Treibhausgasemissionen aus fossilen Energieträgern berechnet die Lufthansa Gruppe auch die Emissionen, die durch die Verbrennung biogener Energieträger, insbesondere SAF, entstehen. Diese betragen für das Jahr 2024 im Scope 1 63.741 t CO₂e. Für Scope 2 und Scope 3 gibt es keine biogenen Emissionen.

Analog zur Energieintensität berichtet die Lufthansa Group dieses Jahr erstmals über die CO₂-Intensität. Wie viele Tonnen CO₂-Äquivalente pro Million Euro Umsatz ausgestoßen werden, ist in der folgenden Tabelle aufgeführt.

T059 ESRS E1-6 | 54 THG-INTENSITÄT PRO NETTOERLÖS IM JAHR 2024

		2023	2024	Veränderung in %
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoerlös	t CO ₂ e/ MEUR	n/a	1.145	n/a
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoerlös	t CO ₂ e/ MEUR	n/a	1.143	n/a

E1-7 – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Gutschriften

Lufthansa Group bezieht CO₂-Kompensationsbeiträge ein, um freiwilliges Klimaziel zu erreichen

Über die durch die SBTi-Ziele definierte Reduktion hinaus strebt die Lufthansa Group an, ihr selbst gestecktes Ziel – die Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 zu halbieren – zu erreichen. Dabei bezieht sie freiwillige CO₂-Kompensationen mit ein. Diese tragen signifikant zum Klimaziel bei. Die CO₂-Kompensationsbeiträge fließen in ein Klimaschutzprojekt-Portfolio, das Projekte in verschiedenen Ländern der Welt, wie in Deutschland, Österreich und der Schweiz, beinhaltet. Aktuell

wird die Lufthansa Group dabei von den Organisationen myclimate, Climate Austria, SQUAKE und ClimatePartner unterstützt. Das Projektportfolio beinhaltet moderne, technologiebasierte Projekte wie CarbonCure’s Sustainable Concrete (Abscheidung von CO₂ und langfristige Speicherung in Beton) und Biochar (CO₂-Entfernung durch Pflanzenkohle). Die Lufthansa Group fördert damit die Entwicklung des CO₂-Kompensationsmarktes hin zu neuen Technologien und Angeboten mit langfristiger Bindung von CO₂. Dieser Standard wird unter anderem vom Umweltbundesamt empfohlen. Die Beiträge erfolgen durch die Fluggäste über entsprechende Angebote zum nachhaltigeren Fliegen wie den „Green Fares“-Flugtarif, den die Fluggesellschaften der Lufthansa Group Lufthansa Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, SWISS, Edelweiss, Discover Airlines und Air Dolomiti anbieten. Neben den in diesem Bericht beschriebenen freiwilligen Kompensationsaktivitäten nimmt die Lufthansa Group auch an CORSIA als verpflichtendem Kompensationssystem in der Luftfahrtbranche teil. Langfristig strebt die Lufthansa Group an, mit Hilfe unter anderem dieser Maßnahmen, bis 2050 CO₂ neutral zu sein.

Die Reduktion von Emissionen durch Maßnahmen wie Flottenmodernisierung, operative Effizienzverbesserung und der Einsatz von SAF sind mit hohen Kosten verbunden. Als eine schwer zu dekarbonisierende Branche wird der Luftverkehr langfristig auf den Einsatz von CO₂-Zertifikaten angewiesen sein.

Durch die Nutzung von CO₂-Gutschriften werden Maßnahmen, die dazu beitragen, eine Entstehung von Treibhausgasen von vornherein zu vermeiden, wie beispielsweise die Modernisierung der Flotte, nicht behindert. Investitionen in operative Maßnahmen werden gegenüber CO₂-Gutschriften als Reduktionsmaßnahme priorisiert. Allerdings sind auf Basis des aktuellen technischen Stands weitere Reduktionsmaßnahmen über die bereits ergriffenen Maßnahmen hinaus zum jetzigen Zeitpunkt für die Lufthansa Group nicht wirtschaftlich. Aus diesem Grund sind CO₂-Gutschriften als Mittel zur CO₂-Kompensation unabdingbar. Darüber hinaus werden CO₂-Gutschriften von Kundinnen und Kunden gekauft und finanziert. Daher werden dadurch

keine Investitionsmittel, die in andere Reduktionsmaßnahmen fließen könnten, langfristig gebunden.

Alle aktuellen Projekte des Klimaschutzportfolios der Lufthansa Group sind jeweils nach einem hohen Standard zertifiziert. Über 90 % der Projekte des Klimaschutzportfolios der Lufthansa Group werden nach dem Gold Standard geprüft, der vom Umweltbundesamt empfohlen wird. Darüber hinaus sind zwei technologiebasierte Projekte (CarbonCure’s Sustainable Concrete und Biochar) mit dem Puro Earth Standard und dem Verified Carbon Standard (VCS) zertifiziert. Projekte des Anbieters Climate Austria sind nach lokalen österreichischen Standards entsprechend den Bestimmungen der nationalen Umweltförderung zertifiziert. Ein weiteres lokales Projekt innerhalb Europas ist mit dem MoorFutures Standard zertifiziert.

Die Menge an gelöschten CO₂-Zertifikaten sowie die zukünftig geplante Menge an gelöschten CO₂-Zertifikaten sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Dabei basiert die Gesamtmenge der CO₂-Gutschriften, deren Löschung geplant ist, ausschließlich auf Verträgen mit Anbietern von CO₂-Gutschriften. Jedoch sind Abweichungen der Planwerte mit den tatsächlichen Werten für 2025 möglich. Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden ist unter [Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Umwelt](#) aufgeführt

T060 ESRS E1-7 | 59A & B IM JAHR 2024 GELÖSCHTE CO₂-ZERTIFIKATE

Gesamt	t CO ₂ e	606.007
Anteil an Reduction-Projekten	t CO ₂ e	545.580
Anteil an Removal-Projekten	t CO ₂ e	60.427
davon auf technologischer Basis	%	5%
davon auf biogener Basis	%	95%
Anteile nach hauptsächlich genutzten Standards		
Anteil Plan Vivo	%	6%
Anteil Gold Standard	%	90%
Anteil MoorFutures	%	1%
Anteil Puro Earth Standard	%	1%

In zukünftigen Berichtsjahren zu löschende CO₂-Zertifikate

In der Zukunft zu löschende CO ₂ -Zertifikate basierend auf von der Lufthansa Group verkauftem Volumen 2024	t CO ₂ e	657.235
--	---------------------	---------



Basierend auf den absoluten Mengen an gelöschten CO₂-Zertifikaten, dargestellt in der oberen Tabelle, ergibt sich ein Anteil von 10 % an „Removal“-Projekten und 90 % „Reduction“-Projekten. 3 % der stillgelegten Zertifikate beziehen sich auf Projekte, die in Europa durchgeführt wurden. Die Lufthansa Group hat darüber hinaus keine CO₂-Zertifikate stillgelegt, die unter Artikel 6 des Pariser Klimaabkommens fallen.

E1-9 – Antizipierte finanzielle Effekte

Die Lufthansa Group macht von der in ESRS 1 § 137 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, die in ESRS E1-9 vorgeschriebenen Angaben für das erste Jahr der Erstellung ihrer zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung auszulassen.

E2 – UMWELTVERSCHMUTZUNG

Die Lufthansa Group ist bemüht, negative Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Die Schwerpunkte liegen dabei auf den Themen Energieeffizienz und Emissionsreduktion, doch auch andere Umwelteinflüsse spielen eine wichtige Rolle. Beim weit gefassten Thema Umweltverschmutzung liegt der Fokus vor allem auf dem aktiven Schallschutz. Dabei geht es darum, einen Interessenausgleich zwischen den Anliegen des Unternehmens und der Flughafenrainerinnen und -anrainer zu schaffen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Änderungen oder neue Vorschriften zu Lärmschutz und Umweltschutzaufgaben können für die Lufthansa Group erhebliche finanzielle Belastungen mit sich bringen. Werden die Regelungen zu Lärmemissionen nicht eingehalten, drohen möglicherweise Zahlungen, die das Unternehmen sowohl finanziell als auch in seinem Ansehen belasten könnten. Durch Investitionen in leisere Flugzeuge, lärmreduzierende Technologien, die Beteiligung an der Lärmforschung, die Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten sowie den Dialog mit Anspruchsgruppen kann die Lufthansa Group einen Wett-

G28 MASSNAHMEN FÜR AKTIVEN SCHALLSCHUTZ

 <p>Investitionen in leisere Flugzeuge</p>	 <p>Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte</p>	 <p>Beteiligung an der Lärmforschung</p>	 <p>Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten</p>	 <p>Dialog mit den Flughafenrainern und weiteren Interessengruppen</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Einflottung modernster Flugzeuge, beispielsweise des Airbus A320neo und B787-900 – Ausflottung lauterer Modelle 	<ul style="list-style-type: none"> – Umrüstung der Bestandsflotte mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren 	<ul style="list-style-type: none"> – Kontinuierliche Zusammenarbeit und Austausch mit Partnern aus Forschung und Industrie – Entwicklung und Untersuchung von neuen Maßnahmen zur Lärminderung 	<ul style="list-style-type: none"> – Zusammenarbeit mit Systempartnern – Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren – Nutzung neuer Navigationstechnologien 	<ul style="list-style-type: none"> – Kontinuierlicher Austausch mit Anrainern, beispielsweise in Form des Forums Flughafen und Region in Frankfurt – Aktive Beteiligung in Fluglärmkommissionen

bewerbs- und Reputationsvorteil erzielen. Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.](#)

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Methodik zur Identifizierung von Auswirkungen, Risiken und Chancen ist beschrieben unter [↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.](#)

E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Fünf-Säulen-Strategie für aktiven Schallschutz soll Lärmbelastungen reduzieren

Seit 2001 beteiligt sich die Lufthansa Group an Forschungsprojekten zum Lärmschutz und setzt Maßnahmen zur Lärmreduzierung um, die mit den relevanten Anspruchsgruppen abgestimmt sind. Diese Forschungs- und Entwicklungsarbeit ist die Grundlage für den aktiven Schallschutz der Lufthansa Group. Sie trägt wesentlich dazu bei, die bestehende Flotte und den Flugbetrieb zu optimieren, um die Lärmemissionen eines Flugzeugs an der Quelle zu reduzieren und die Anwohner in den Flughafenregionen durch eine bessere Verteilung des verbleibenden Lärms zu entlasten. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes der Lufthansa Group umfassen die folgenden fünf Säulen:

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung E2 – Umweltverschmutzung

- Investitionen in leisere Flugzeuge
- Lärmreduzierende Technologien für die bestehende Flotte
- Beteiligung an der Lärmforschung
- Entwicklung von optimierten Flugverfahren und Flugrouten
- Dialog mit Anrainerinnen und Anrainern von Flughäfen und anderen Interessengruppen

Mit dieser Fünf-Säulen-Strategie konzentriert sich die Lufthansa Group auf die Verringerung der negativen Auswirkungen der Lärmbelastung auf Anwohnende und andere Anspruchsgruppen. Zwischenfälle und Notfallsituationen sind für den aktiven Lärmschutz nicht relevant. Aus diesem Grund decken die Richtlinien der Lufthansa Group die Prävention solcher Ereignisse nicht ab.

Die Fünf-Säulen-Strategie beinhaltet allgemein wirksame und lokale Aktivitäten – wie den Dialog mit Anspruchsgruppen an den für die Lufthansa Group wesentlichen Flughäfen. Die betroffenen Anspruchsgruppen sind Systempartner wie Flughäfen, Flugsicherungsorganisationen, lokale Kommunen, Dialogplattformen, Lärmausschüsse, andere Fluglinien sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in diesem Themenbereich. Die Mitarbeit in verschiedenen lokalen Ausschüssen, Dialogplattformen und Expertenarbeitsgruppen sind Teil der Fünf-Säulen-Strategie. Das Konzept korrespondiert mit dem internationalen Rahmenwerk des sogenannten Balanced Approach der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization, ICAO), das an ausgewählten Flughäfen angewendet wird und Teil der EU-Verordnung 598/2014 über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes“ ist.

Die Lufthansa Group verfügt über ein Airline-übergreifendes Expertengremium unter der Leitung des Bereichs Regulatory Affairs Infrastructure, das regelmäßig zu aktuellen operativen und fachlichen Entwicklungen zum Thema aktiver Schallschutz tagt. Das Gremium arbeitet dem Bereich Infrastructure Partnerships zu, der die zentrale Verantwortung und Steuerung bezüglich Infrastruktur und Systempartnerschaften innehat.

Der Bereich ist die zentrale Kontaktstelle und Interessenvertretung des Vorstandsressorts Personal und Infrastruktur gegenüber Flughäfen, Flugsicherungen, Handlingagenten, regulatorischen und politischen Institutionen, wie zum Beispiel Ministerien, sowie Branchenverbänden. Als Klammer und Koordinierungseinheit im Konzern zum Thema Fluglärm wird 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.

E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Mit Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung soll der direkt am Flugzeug entstehende Schall reduziert werden. Darüber hinaus soll ein besseres Verständnis innerhalb der Lufthansa Group dafür geschaffen werden, welche Aktivitäten zu einer Reduzierung der Lärmbelastung beitragen können. Einige Maßnahmen wirken sich auf jedem Flug aus, zeigen also weltweit Wirkung, andere Maßnahmen sind gezielt auf einzelne Standorte zugeschnitten. Dialoge mit den Anspruchsgruppen finden insbesondere an den Drehkreuzen der Lufthansa Group statt. Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen werden fortwährend durchgeführt. Dementsprechend gibt es für diese keine festgelegten Zeithorizonte, außer für Forschungs- und Entwicklungsprojekte. Hier liegt der Zeithorizont zwischen einem Jahr und fünf Jahren.

Lufthansa Group investiert in moderne und damit leisere Flugzeuge

Die priorisierte 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 2024 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9 mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahres. Die neu in Dienst gestellten Flugzeuge der Lufthansa Group entsprechen bezüglich Lärmvorgaben den Anforderun-

gen der ICAO. Für weitere Informationen zur Flottenmodernisierung siehe [ESRS E1 Klimawandel – Kontinuierliche Investitionen in technischen Fortschritt vorantreiben](#).

Bestandsflotte wird mit lärmreduzierenden Technologien nachgerüstet

Neben der Modernisierung führt auch die Nachrüstung der Bestandsflotte zu einer messbaren Fluglärmreduzierung. Die Lufthansa Airline stellte Anfang 2014 als weltweit erste Fluggesellschaft einen mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320 in Dienst und setzte damit einen Industriestandard. Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren sind im Landeanflug bis zu vier Dezibel leiser und werden deshalb in Frankfurt im Rahmen der Lärmengeltabrechnung günstiger eingestuft als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile. Alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa Airlines und SWISS sind inzwischen mit diesen Modifikationen ausgestattet. Bei Austrian Airlines wurde die Umrüstung der erweiterten Flotte von sechs A320-Flugzeugen Ende 2023 begonnen und bis Ende 2024 abgeschlossen. Seit Ende 2023 sind auch alle Flugzeuge der A320-Familie von Eurowings mit Wirbelgeneratoren ausgestattet, sodass 2024 erstmals die komplette Flotte durchgängig mit dieser Lärmreduzierungsmaßnahme ausgestattet war. Die Umsetzung der Modifikation erfolgt im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen.

Lufthansa Group beteiligt sich an der Lärmforschung zur Optimierung von An- und Abflügen

Die Lufthansa Group unterstützte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) auch im Berichtsjahr bei der Weiterentwicklung des „Low Noise Augmentation System“ (LNAS) zur Optimierung von An- und Abflügen. LNAS nutzt Flugzeugdaten, um Empfehlungen bezüglich optimaler Konfiguration und Geschwindigkeit zu ermitteln. Dabei untersucht das DLR, wie sich An- und Abflüge im Rahmen der Sicherheitsvorgaben effizienter und leiser gestalten lassen. Lufthansa Airlines unterstützt das DLR bei der Entwicklung der neuen LNAS-Abflug-Funktionalität. Hierfür hat das Unternehmen im Berichtsjahr dem DLR zahlreiche Flugdaten geliefert, ebenso wie weitere Daten zur Verbesserung der Anflugfunktionalität von LNAS.



Die praktische Erprobung der neuen Funktionalität soll auf der A330-Flotte der Lufthansa Airlines erfolgen. Die Vorbereitungen hierfür starteten im Berichtsjahr.

Optimierte Flugverfahren und Flugrouten werden gemeinsam mit Systempartnern entwickelt

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. Das folgende Beispiel wirkt sich in der Regel auch auf Treibstoffverbräuche aus und hat deshalb auch eine Relevanz für den Klimaschutz.

Die moderne, satellitengestützte Navigationstechnologie „Required Navigation Performance“ (RNP), mit der die ICAO eine erforderliche Navigationsleistung für Luftfahrzeuge definiert hat, spielt eine wichtige Rolle bei der Einführung neuer Flugverfahren an europäischen Flughäfen. Im Sommer 2024 wurden in der Fluglärmkommission Stuttgart die Auswertungen der Lärm- und Treibstoffanalysen des ersten Nutzungsjahres der neuen RNP-Abflugroute beraten. Diese wurden unter Mitwirkung von Lufthansa Airlines und Eurowings erstellt. Daraufhin entschied das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, den Betrieb auf der neuen Abflugroute fortzuführen. Die Route steht allen Fluggesellschaften zur Verfügung.

Lufthansa Group steht im Dialog mit Flughafenanrainern und -anrainern und weiteren Interessengruppen zu Schallschutzmaßnahmen

Über technische und operationelle Verbesserungen hinaus engagiert sich die Lufthansa Group seit vielen Jahren in verschiedenen Dialogforen mit Flughafenanrainern, wie in Frankfurt, Hamburg und Wien. Die Expertinnen und Experten der Lufthansa Group engagieren sich dabei in den multilateralen Arbeitsgruppen bei der Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen. Am Standort Frankfurt ist Lufthansa Airlines – in Vertretung der Lufthansa Group – zusammen mit der hessischen Landesregierung, der Fraport AG, dem Forum Flughafen und Region, der Deutschen Flugsicherung und dem Luftfahrtverband BARIG

in der Allianz für Lärmschutz aktiv. Die Fluggesellschaft ist dabei ein gestaltendes Mitglied des Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ und seiner Unterarbeitsgruppen. Der Schwerpunkt dieser Aktivitäten liegt in der Optimierung von Flugverfahren und der Reduzierung des Lärms an der Quelle. In diesem Zusammenhang hat das Forum Flughafen und Region im September 2024 die Ergebnisse der Untersuchung von Startverfahren veröffentlicht, an der Lufthansa Airlines beteiligt war. Sie zeigt, dass das beispielsweise von Lufthansa Airlines angewendete Verfahren für Frankfurt lärmgünstiger als andere Verfahren ist.

Die Lufthansa Group war auch 2024 zusätzlich am Standort Hamburg in der „Allianz für Fluglärmschutz“ engagiert. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Anspruchsgruppen, wie zum Beispiel Flughafenbetreibern, Behörden und Gemeinden, arbeitet die Lufthansa Group zudem in mehreren vom deutschen Luftverkehrsgesetz für die Großflughäfen vorgegebenen Fluglärmkommissionen und in der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Fluglärmkommissionen mit.

Die Lufthansa Group zahlt an vielen Flughäfen Lärmentgelte, die auf den Lärmzulassungsdaten der Flugzeuge oder eigenen Lärmmessungen der einzelnen Flugbewegungen an den Flughäfen beruhen.

Kennzahlen und Ziele

E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die Lufthansa Group setzt sich dauerhaft dafür ein, den Fluglärm zu mindern. Vorrangiges Ziel ist es, den Schall an der Quelle zu verringern und zusammen mit den Systempartnern optimierte Flugverfahren zu entwickeln. Hier engagiert sich die Lufthansa Group seit 2012 insbesondere in der Allianz für Lärmschutz am Standort Frankfurt. Seither verfolgt die Lufthansa Group zusammen mit den Beteiligten im Forum Flughafen und Region die Wirksamkeit von Maßnahmen zum aktiven Schallschutz. Die Wirkung von lärmmindernden Mo-

difikationen am Flugzeug, wie beispielsweise Wirbelgeneratoren, kann, wo möglich, durch Messungen des Flughafens an seinen Fluglärmüberwachungsstationen bestimmt werden. Verbesserungen durch die Flottenmodernisierung lassen sich beispielsweise über die Änderungen der Lärmwerte im Lärm-schutzzeugnis nachvollziehen. Die Prüfung der Wirksamkeit erfolgt jährlich ohne ein definiertes Enddatum. Darüber hinaus prüft das Unternehmen derzeit, ob die Festlegung eines an der bisherigen Kennzahl zum aktiven Schallschutz orientierten Ziels mit Blick auf den aktiven Lärmschutz ein geeignetes Steuerungsinstrument wäre. Die Kennzahl zum aktiven Schallschutz hängt vom Stand der Flottenerneuerung ab.

E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

99,6 % der operativen Konzernflotte erfüllen 2024 den Fluglärmstandard

Verbesserungen im Schallschutz durch die Modernisierung der operativen Konzernflotte werden durch einen unternehmensspezifischen Leistungsindikator gemessen. Die Kennzahl zum aktiven Schallschutz beschreibt den Anteil der Flotte, der bestimmte Lärmgrenzwerte unterschreitet, und hängt damit von der Zusammensetzung der Flotte der Lufthansa Group sowie von entsprechenden Flottenerneuerungen ab. Da es sich bei den Flottenerneuerungen um einen langfristigen Prozess handelt, sind die jährlichen Veränderungen gering. Zum Stichtag 28. Oktober 2024 erfüllten 99,6 % der Flugzeuge – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium. Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden ist unter [Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Umwelt](#) aufgeführt.

E2-6 – Antizipierte finanzielle Effekte

Die Lufthansa Group macht von der in ESRS 1 §137 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, die in ESRS E2-6 vorgeschriebenen Angaben für das erste Jahr der Erstellung ihrer nichtfinanziellen Erklärung auszulassen.



E5 – RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Global variierende Anforderungen an Produkte und deren Entsorgung, das zunehmende Umweltbewusstsein der Kundinnen und Kunden sowie der begrenzte Raum an Bord zur Verstaubung und Sortierung von Materialien der Passagier-Airlines erfordern Handlungsbedarf. Die Lufthansa Group entwickelt aus diesen Gründen ihr Ressourcen- und Entsorgungsmanagement kontinuierlich weiter, um die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu minimieren und die Rohstoffeffizienz zu verbessern.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die Verwendung nicht erneuerbarer Rohstoffe für die Flugzeugherstellung und im Betrieb trägt zur Erschöpfung natürlicher Ressourcen bei und kann lokale Gemeinschaften beeinträchtigen. Gleichzeitig kann die Beschaffung recycelter Materialien zu höheren Produktkosten führen, die entweder an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden oder die Gewinnmargen schmälern. Durch reduzierte Materialnutzung, Wiederverwendung und Einsatz recycelter Materialien kann die Lufthansa Group Kostenrisiken mindern und ihre Reputation stärken. Investitionen in neue Technologien und Kreislaufwirtschaft können dabei neue Einnahmequellen schaffen. Denn die steigende Nachfrage nach kreislaforientierten Lösungen kann das Markt- und Markenpotenzial verbessern. Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter **ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die allgemeine Methodik zur Identifizierung von Auswirkungen, Risiken und Chancen ist beschrieben unter **ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen**.

E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die sogenannten R-Strategien „Reduce, Reuse, Recycle, Recover, Replace“ – die systematisch die Verringerung, Wiederverwendung und Wiederverwertung sowie den Ersatz von Materialien priorisieren – gelten als Leitbild der Lufthansa Group für ihre Aktivitäten im Bereich Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft und werden von den einzelnen Geschäftssegmenten in unterschiedlicher Ausprägung umgesetzt.

Ansätze der Passagier-Airlines für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Auf Basis der R-Strategien sowie der EU-Abfallhierarchie (2008/98/EG) haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Rahmen ihrer globalen Abfallrichtlinien spezifische Richtlinien eingeführt, um den Übergang von der Nutzung von Primärressourcen hin zu nachwachsenden, recycelten oder recyclingfähigen Materialien zu fördern. Besonders im Bereich von Einwegplastikverpackungen setzen die Fluggesellschaften zunehmend auf den Einsatz von Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen und recyclingfähigen Ressourcen, wie etwa bei Einwegbesteck, Kopfhörerverpackungen und Deckenverpackungen. Es wird darauf geachtet, dass künftig eingesetzte Produkte möglichst aus einem einheitlichen Material bestehen und recyclingfähig sind. Zudem passen Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Air Dolomiti ihre Ausschreibun-

gen an und ergänzen dort, dass sie nur noch Materialien beziehen, die kein Einwegplastik oder -aluminium enthalten, nachwachsend oder recyclingfähig sind und mit Regulierungen, wie beispielsweise der EU-Verpackungsordnung Packaging & Packaging Waste Regulation (PPWR) oder der Entwaldungsinitiative in Einklang stehen. Darüber hinaus sorgen einzelne Fluggesellschaften dafür, dass Einwegplastikverpackungen direkt dem Recycling zugeführt werden. So wurde beispielsweise bei SWISS im Berichtsjahr das Recycling einer Verbundverpackung aus Karton und Plastik eingeführt.

Die Richtlinie „Waste Targets“ der Lufthansa Group bezieht sich auf Einwegabfälle, Lebensmittelabfälle und Mehrwegabfälle der Passagier-Airlines und -Lounges der Lufthansa Group. Ziel ist es, die Verwendung von Einwegplastik und -aluminium an Bord zu beenden, die Lebensmittelabfälle auf Kurzstrecken bis 2025 in Bezug auf das Basisjahr 2019 zu halbieren und kreislaufwirtschaftlich orientierte Prinzipien im Bereich der Mehrwegabfälle für eine langlebigere Ressourcennutzung einzuführen.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben einen gemeinsamen Rahmen für den verantwortungsvollen Umgang mit Bordabfällen definiert, der alle Kategorien von Bordabfällen berücksichtigt. Bordabfälle werden in die drei Kategorien Einwegabfälle, Lebensmittelabfälle und Mehrwegabfälle eingeteilt. Unter Einwegabfällen werden Materialien verstanden, die ohne definierte Kreislaufprozesse nach einmaliger Verwendung an Bord oder nach dem Flugereignis zu Abfall werden. Lebensmittelabfälle können sowohl während als auch nach dem Flug anfallen. Zu Mehrwegabfällen gehören Materialien, die bereits im Kreislauf geführt werden, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt ohne nachgelagerte Kreislaufprozesse zu Abfall werden.

Zur Senkung des Ressourcenverbrauchs konzentrieren sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group darauf, endliche Ressourcen so lange wie möglich in einem geschlossenen Kreislauf zu halten. Dazu gehört das Bestreben, alle Kunststoff- und Aluminiumartikel an Bord in die Kreislaufwirtschaft zu überführen oder gänzlich darauf zu verzichten und durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Im Bereich Mehrwegabfälle sowie in Bezug auf beschädigte, aber wiederverwendbare Materialien, wie Decken, Kissen, Tablets oder Schalen, haben sich die Passagier-Airlines das Ziel gesetzt, sich auf die Verringerung des Abfalls durch Rückführung in den Ressourcenkreislauf zu konzentrieren.

Darüber hinaus werden Maßnahmen ergriffen, um Lebensmittelabfälle zu minimieren und gleichzeitig die Datentransparenz zu Kundenwünschen und flugspezifischem Essverhalten in Zusammenarbeit mit Catering-Unternehmen zu verbessern. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group streben eine Verbesserung der Datenqualität und eine optimierte Verwaltung der Lebensmittelressourcen an, indem sie die Zusammenarbeit mit den Catering-Unternehmen fördern.

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 Arbeitsgruppe mit Vertretenden der Passagier-Airlines etabliert, die sich regelmäßig zu den Fortschritten und Herausforderungen austauscht und gemeinsam Standards erarbeitet. Seit 2023 wurden die R-Strategien wie folgt bei den Fluggesellschaften der Lufthansa Group implementiert. Dazu gehören unter anderem folgende Beispiele:

- Reduzieren (Reduce): Services, wie beispielsweise die Reduzierung von Einwegplastik durch das Bereitstellen von Kopfhörern auf Anfrage
- Wiederverwenden (Reuse): Nutzung wiederverwendbarer Produkte, wie rotierbare Becher
- Recycling (Recycle): Nutzung und Sammlung von bestimmten Kunststoffen für das Recycling
- Rückgewinnen (Recover): Implementierung eines Prozesses zur Überführung von Getränkeresten in eine Biogasanlage
- Ersetzen (Replace): Umstellung von Plastik- auf Papierverpackungen

Ansätze der Lufthansa Technik für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Im Rahmen ihrer Hauptgeschäftstätigkeit, der Instandhaltung von Flugzeugen und deren Bauteilen, wie Komponenten, Triebwerke oder Fahrwerke, orientiert sich Lufthansa Technik an den Vorgaben der Erstausrüster (Original Equipment Manufacturer, OEM). Diese Vorgaben legen detailliert fest, welche Bauteile und Reparaturverfahren zulässig sind.

Als Instandhaltungsbetrieb ist Lufthansa Technik verpflichtet, die Anforderungen der European Union Aviation Safety Agency (EASA) 145 für die Flugzeugwartung und weitere Sicherheitsvorschriften im betrieblichen Ablauf zu befolgen. Die Entscheidung über den Einsatz von Recyclingmaterialien liegt daher nicht bei Lufthansa Technik. Zudem bezieht das Unternehmen seine Materialien und Bauteile ausschließlich von zertifizierten Zulieferern, die die erforderlichen Qualitätsstandards gewährleisten. Verantwortlich für die Umsetzung sind die Segment- und Standortleitung. Jedoch setzen einzelne Standorte von Lufthansa Technik auf Konzepte zur Erhöhung der Recyclingquote. Die Lufthansa Technik Standorte unterscheiden sich nach Größe, Aufgabenbereich und länderspezifischen Vorgaben. Vor diesem Hintergrund ist jeder Standort angehalten, eigene Ansätze zu entwickeln und Maßnahmen zu definieren, mit denen sich das gruppenweite Ziel von Lufthansa Technik erreichen lässt, die Recyclingquote auf 75 % zu steigern.

Darüber hinaus bietet Lufthansa Technik seit mehreren Jahren Reparaturservices auf Leasing-Basis an. Fluggesellschaften der Lufthansa Group sowie Fremdflygesellschaften haben die Möglichkeit, Ersatzteile für ihre Flugzeuge einbauen zu lassen. Die Ersatzteile bleiben Eigentum von Lufthansa Technik und können, sobald ein Flugzeug die Flotte verlässt, anderweitig eingesetzt werden, wodurch sie dem Materialkreislauf erhalten bleiben. Durch die vertraglich vereinbarten Leasingmodelle sollen Ersatzteile effizienter genutzt werden können. Derzeit umfasst dieses Modell mehrere Tausend Flugzeuge.

Auch Lufthansa Technik wendet die R-Strategien zur Kreislaufwirtschaft in leicht abgewandelter Form bei verschiedenen Prozessen innerhalb ihrer Reparatur- und Instandhaltungsleistungen an. Das Leasing von Ersatzteilen und anderen austauschbaren Flugzeugkomponenten an Fluggesellschaften trägt dazu bei, Lagerbestände zu reduzieren und Materialien länger im Wirtschaftskreislauf zu halten. Die Verwendung von Flugzeugteilen aus ausgemusterten Maschinen nach Instandhaltung und Zertifizierung fördert den Aspekt der Wiederverwendung. Darüber hinaus werden Materialien wie Stahl aus ausgemusterten Flugzeugen dem Recycling zugeführt.

Ansätze von Lufthansa Cargo für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Lufthansa Cargo verfolgt ein Kreislaufwirtschaftskonzept, das auf Ressourcenvermeidung, -reduzierung und -schonung abzielt. Dieses schließt im Luftfrachttransportsektor unabdingbare Lademittel und Ladehilfsmittel ein. Diese Artikel sind in der Regel für den Mehrfachgebrauch ausgelegt und werden erst dann zu Abfall, wenn sie nicht mehr reparierbar sind oder ihr Gültigkeitsdatum gemäß internationalen luftfrachtspezifischen Regularien abgelaufen ist. Einige Ladehilfsmittel sind aufgrund ihrer Beschaffenheit oder produktspezifischer Vorgaben aus Einwegmaterialien.

Für beide Materialkategorien – Mehrwegartikel wie Gurte, Netze oder Bretter und Einwegartikel wie Plastikfolien – hat Lufthansa Cargo Strategien entwickelt, um ihren Verbleib im Wirtschaftskreislauf zu verlängern. Diese Strategien basieren auf folgenden Grundsätzen: Erhöhung der Recyclingquoten durch Materialaustausch, Einführung geschlossener Kreislaufsysteme und Ressourcenschonung, Steigerung der Ressourceneffizienz durch Reduktion der verwendeten Materialien, Maximierung der Wiederverwendbarkeit im Rahmen bestehender Regularien sowie Durchführung von Upcycling-Projekten mit einzelnen Materialien.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Auch Lufthansa Cargo setzt damit auf Basis der beschriebenen Ansätze die R-Strategien zur Kreislaufwirtschaft in mehreren Prozessen innerhalb ihrer gruppenweiten Lufttransportdienstleistungen um. Dabei wird die reduzierte Nutzung von Primärrohstoffen beispielsweise durch die Einführung von Plastikfolien mit höherem Recyclinganteil verdeutlicht. So enthält die im Unternehmen weltweit genutzte Plastikfolie einen Recyclinganteil von 10 %. Darüber hinaus wird seit Januar 2023 ein neues Netz für die Ladungssicherung auf kleineren Paletten verwendet, das etwa zehn Kilogramm leichter als die bisher genutzten Netze ist. Aufgrund der erfolgreichen Einführung auf kleinen Paletten wird 2025 eine Ausweitung auf größere Paletten geprüft. Alle Container, Paletten, Netze, Bretter und Gurte werden zudem so lange genutzt, bis sie ihr Ablaufdatum erreichen oder nicht mehr benutzbar sind. Bretter, die nicht mehr genutzt werden dürfen oder können, werden am Standort Frankfurt energetisch verwertet.

Bei Lufthansa Cargo werden Lademittel und -hilfsmittel kontinuierlich darauf überprüft, ob sie durch neue Materialien ersetzt werden können, die Verbesserungen in Bezug auf Gewichtseinsparung, Haltbarkeit, Reparierbarkeit und weitere kreislaufwirtschaftsbezogene Aspekte bieten.

Beim Einsatz von Leichtgewichtcontainern aus Faserverbundstoffen anstelle von Aluminiumcontainern steht die Einsparung von Kerosin und damit die Reduktion der CO₂-Emissionen im Vordergrund. Darüber hinaus ist es Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften wichtig, die Lademittel so lange wie möglich zu nutzen. Daher steht die Optimierung der Lebensdauer eines Leichtgewichtcontainers, unter Berücksichtigung der Regularien der International Air Transport Association (IATA) und Programmen zum Bau und sorgsamem Umgang mit zertifizierten Containern und Paletten, im Fokus. Gegenläufig zum gesparten Kerosin durch den Einsatz von Leichtgewichtcontainern steht nach Ende der Lebensdauer die Entsorgung. Diese erfordert eine differenziertere Betrachtung, um in Zukunft stärker den Aspekt der Kreislaufwirtschaft

auch in den Entscheidungsprozess einzubeziehen. Daher erkennen Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften die Bemühungen der IATA an, dass sie hier zusammen mit der Industrie eine Produktlebenszyklusbewertung für Leichtgewichtcontainer anstrebt.

Die beschriebenen Grundsätze werden entweder durch vertragliche Vereinbarungen weltweit oder durch eigene Initiativen vor allem an den größten Cargo-Drehkreuzen in Frankfurt und München umgesetzt. Dabei werden verschiedene Interessengruppen wie Hersteller, Lieferanten, Entsorger und eigene Mitarbeitende eingebunden. Zudem kooperiert Lufthansa Cargo mit lokalen Werk- und Bildungsstätten. Darüber hinaus sind sie im Branchenverband IATA aktiv, der „Sustainable Working Groups“ – also Arbeitsgruppen zum Thema Kreislaufwirtschaft – etabliert hat. An diesen Arbeitsgruppen nehmen Vertretende von Lufthansa Cargo teil und tauschen sich hier mit anderen Branchenvertretenden aus.

Lufthansa Cargo hat Anforderungen im Bereich Kreislaufwirtschaft in ihren Verträgen mit den Lieferanten festgeschrieben. Zudem stehen Lufthansa Cargo – vor allem die für die Serviceleistung im Lademittelmanagement verantwortliche Tochtergesellschaft Jettainer GmbH – und die Hersteller im stetigen Austausch, um neue ressourcenschonendere Materialien zu testen und, falls erfolgreich, auszutauschen.

Die Einhaltung und Umsetzung des Kreislaufwirtschaftskonzepts sollen durch die Überprüfung der technischen Spezifikation der Materialien sowie durch Einkaufsvorgaben an die Lieferanten sichergestellt werden. Das Konzept zur Kreislaufwirtschaft wird von Expertinnen und Experten aus den Bereichen Environmental Management und Corporate Responsibility, Logistics Procurement und Global Fulfillment Management verantwortet.

Mehr Details über das Konzept zur Kreislaufwirtschaft sind auf der Internetseite der Lufthansa Cargo verfügbar.

E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Maßnahmen der Passagier-Airlines orientieren sich an den R-Strategien

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben diverse Maßnahmen entlang des Beschaffungsprozesses und der Betriebsabläufe während sowie nach dem Flug definiert.

Ersetzen: Austausch von Einwegmaterialien vorantreiben

Im Beschaffungsprozess steht der Austausch von Einwegplastik und -aluminium im Fokus. Im Einkauf werden so weit wie möglich nachwachsende und recycelbare Materialien eingekauft.

Im Berichtsjahr haben Lufthansa Airlines und Edelweiss Air erfolgreiche Tests durchgeführt, um Einwegaluminiumschalen in der Economy Class durch Bagasse-Schalen zu ersetzen. Bagasse, ein Nebenprodukt der Zuckerrohrverarbeitung, dient als umweltfreundliche Alternative zu Aluminium bei der Essensausgabe. Weitere Einsatzmöglichkeiten werden im Jahr 2025 geprüft.

Seit Juni 2024 verpackt SWISS das Besteck in der Economy Class in Papier statt in Plastik. Austrian Airlines und Brussels Airlines haben ihre Deckenverpackungen durch Papierbanderolen ersetzt, und auch Lufthansa Airlines und Discover Airlines nutzen diese bereits. SWISS testete im Berichtsjahr den Einsatz von Mehrwegbechern anstelle von Einwegplastikbechern auf verschiedenen Strecken, mit dem Ziel, diese ab 2025 flächendeckend einzuführen.

Air Dolomiti hat im Berichtsjahr Besteck aus Einwegplastik durch Stahlbesteck für die Crews ersetzt, was den unsortierten Abfall reduziert. Discover Airlines verwendet nun Schalen und weitere Artikel, mit denen die Menüs auf dem Essenstabelle angerichtet werden, die alle ohne Einwegplastik oder Aluminium auskommen. Lufthansa Airlines hat neue, qualitativ verbesserte Kopfhörer in der Economy Class eingeführt, die

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

die Kundinnen und Kunden dazu anregen sollen, diese mitzunehmen und wiederzuverwenden, um die Anzahl der verteilten Kopfhörer zu reduzieren. Austrian Airlines, SWISS und Brussels Airlines verpacken ihre Kopfhörer nun in Papier statt in Plastik.

Reduzieren: Ressourceneinsatz verringern und Abfallströme analysieren

Im Jahr 2024 wurden verschiedene Services auf Abruf eingeführt. Beispielsweise werden die Inhalte der „Amenity Kits“ in der SWISS First Class nur durch das Servicepersonal angeboten. Zudem werden bei Lufthansa Airlines Kopfhörer nur auf Nachfrage sowie im Catering-Bereich Butter oder Salatsaucen bei verschiedenen Strecken und Fluggesellschaften bedarfsweise an Passagiere ausgehändigt. Austrian Airlines hat auf Langstreckenflügen die Beladung von Milch, Sahne und Brot reduziert, wobei Milch um 20 %, Sahne um 30 % und Brot um 45 % verringert wurde. Brussels Airlines hat die Verpackung für die Trockeneis-Kühlung auf Kurzstreckenflügen reduziert und verwendet wiederverwendbare Verpackungsboxen, wodurch ein erheblicher Anteil an Verpackungsmaterial eingespart wurde. Zusätzlich konnte die Trockeneis-Kühlung auf einzelnen Routen reduziert werden. SWISS und Brussels Airlines packen ihre Menükarten nicht mehr in Plastik ein, sondern nutzen Papierbanderolen. Brussels Airlines hat im Berichtsjahr eingeführt, halbvolle Weinflaschen für die nächste Rotation wieder zu beladen, anstatt sie wegzuworfen. SWISS hat dieses Vorgehen bereits etabliert.

In Bezug auf die Betriebsabläufe nach dem Flug steht im Vordergrund, Daten zu Abfallströmen zu analysieren, um mehr Transparenz zu erreichen. Eine Maßnahme zur Erhöhung der Ressourceneffizienz – insbesondere bei Lebensmittelabfällen – ist beispielsweise ein Analyseprojekt der Passagier-Airlines zum Lebensmittelverbrauch. Mit dem „Lufthansa Group’s mobile Tray Tracker“ wurde eine durch künstliche Intelligenz unterstützte Technologie entwickelt, um den Lebensmittelver-

brauch auf ankommenden Flügen zu analysieren. Durch die Kategorisierung der Essenstabletts und die Erkennung unangetasteter Mahlzeiten wird zusätzlich ermittelt, wie viel Lebensmittelabfall entsteht. Ziel ist es, mittels Datenanalyse, Visualisierung und Mustererkennung Beladungsentscheidungen zu ermöglichen, die den Abfall verringern.

Recycling: Materialien recyceln

Die Lufthansa Group hat Airline-spezifische Recycling-Richtlinien für die Crews eingeführt, die konzernweit bei allen Passagier-Airlines eingesetzt werden. Im Berichtsjahr hat SWISS mehrere Initiativen zum Recycling von Materialien an Bord gestartet, unter anderem in den Vereinigten Staaten, wodurch nun größere Materialmengen in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt werden können. Neben dem Recycling von Verpackungen aus Verbundmaterialien am Drehkreuz Zürich hat SWISS zudem das Recycling von Textilien an Bord um First-Class-Pyjamas erweitert. Eurowings hat erfolgreiche Recyclingtests in Zusammenarbeit mit Partnern am Flughafen Düsseldorf und der lokalen Reinigungsfirma durchgeführt, wodurch 420 Kilogramm recyclingfähige Materialien ins Recycling überführt wurden. Austrian Airlines hat im Berichtsjahr 1.620 Kilogramm Textilien recycelt und einen neuen Textil-Recyclingprozess umgesetzt, den auch SWISS bereits verwendet.

Lufthansa Technik legt den Schwerpunkt auf Recyclingmaßnahmen

Die einzelnen Standorte der Lufthansa Technik verfolgen neben eigenen, an standortspezifische Begebenheiten angepassten Maßnahmen auch gruppenweite Ansätze, um das Ziel, die Recyclingquote bis 2025 auf 75 % zu steigern, zu erreichen. Im Rahmen dieser Bestrebungen werden unter Berücksichtigung geltender Regulierung gruppenweit metallische Wertstoffe wie Stahl gezielt an spezialisierte Recyclingunternehmen veräußert. Diese Vorgehensweise trägt nicht nur zur Optimierung der Ressourcennutzung und zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels zur Steigerung der Recyclingquote bei,

sondern generiert zugleich durch die Veräußerung der Metallabfälle an Recyclingunternehmen sowie die Verringerung von Entsorgungskosten wirtschaftliche Vorteile.

Lufthansa Technik ist zudem aktiv bei der Wiederverwendung von Komponenten aus Flugzeugen, die nicht mehr im Betrieb sind – und führt diese nach Instandhaltung als zertifizierte Ersatzteile in den Komponentenkreislauf zurück.

Lufthansa Cargo setzt auf Ressourcenschonung bei ihren Frachtkapazitäten

Die Maßnahmen von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften zur Ressourcenschonung betreffen die gesamten Frachtkapazitäten sowohl auf Fracht- als auch auf Passagierflügen von Lufthansa Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Discover Airlines und SunExpress sowie den Weitertransport am Boden durch Lastkraftwagen. An den Standorten, an denen Dienstleister die Abfertigung von Fracht durchführen, werden Anforderungen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft durch vertragliche Vereinbarungen nachgehalten. Neben den eigenen Mitarbeitenden werden auch Hersteller und Lieferanten, Abfertigungspartner sowie lokale Institutionen wie Werk- und Bildungsstätten eingebunden.

Im Berichtsjahr wurden zwei neue Maßnahmen eingeführt: Zum einen wird eine biologisch abbaubare Folie zur Ladungsicherung getestet. Zum anderen werden Gurte, die von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften gesammelt wurden, an den Hersteller zurückgeführt. Dieser prüft die Gurte und gibt nutzbare Gurte an Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften zurück. Nicht mehr verwendbare oder abgelaufene Gurte werden an soziale Werkstätten weitergegeben, wo die Materialien getrennt und stofflich verwertet werden.



Kennzahlen und Ziele

E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Passagier-Airlines haben sich Ziele für einen nachhaltigen Ressourcenumgang an Bord gesetzt

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben sich zum Ziel gesetzt, einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen an Bord zu pflegen, um zum Beispiel die Recyclingfähigkeit der Produkte zu steigern. Die Ziele orientieren sich am „New Circular Economy Action Plan“, der Teil des European Green Deal ist. Hierfür wurden konkrete Zielsetzungen für 2025 in den Kategorien Einwegabfälle und Lebensmittelabfälle definiert. In den Zielsetzungsprozess, der 2022 angestoßen wurde, wurden insbesondere die Passagier-Airlines der Lufthansa Group eingebunden.

So sehen die Passagier-Airlines der Lufthansa Group vor, ab 2025 kundenbezogene Plastik- und Aluminiumartikel in die Kreislaufwirtschaft zu überführen und damit auf Einwegplastik und -aluminium an Bord zu verzichten. Von den Zielen abgedeckt sind alle Einwegartikel an Bord, die direkt von den Kundinnen und Kunden genutzt werden, nicht aber Artikel wie beispielsweise Müllsäcke.

Die Passagier-Airlines beabsichtigen bis 2025, 50 % der Lebensmittelabfälle (bezogen auf das Gewicht) auf Kurzstreckenflügen im Vergleich zu 2019 zu reduzieren. Auch auf Langstreckenflügen sollen Lebensmittelabfälle vermindert werden. Aufgrund der noch nicht ausreichenden Datenqualität auf Langstreckenflügen arbeiten die Passagier-Airlines gemeinsam mit den Catering-Partnern daran, die Datentransparenz zu Lebensmittelabfällen an Bord zu verbessern. Es ist geplant, ab dem Jahr 2026 auch für Langstreckenflüge entsprechende Ziele zu verabschieden. Es ist zudem geplant, ab 2026 ein weiteres Ziel im Handlungsfeld Mehrwegabfälle zu definieren und in der Zwischenzeit acht Leuchtturmprojekte in diesem Bereich durchzuführen.

Die Passagier-Airlines streben an, zukünftig Mehrwegabfälle einer zweiten Verwendung zuzuführen. So soll beispielsweise getestet werden, ob Einwegbecher durch Mehrwegbecher ersetzt werden können, die nach Nutzungsende an den Lieferanten für die Herstellung neuer Becher zurückgeschickt werden. Quantitative Ziele in diesem Bereich werden Teil eines geplanten Zielsetzungsprozesses im Jahr 2025 sein, der ab 2026 greifen soll.

Die gesetzten Ziele sind in der Europäischen Union gemäß Rechtsvorschriften freiwillig. Dies wird sich voraussichtlich 2030 mit Inkrafttreten der EU-Richtlinien PPWR und Single Use Plastic Directive (SUP) ändern.

Ziele der Lufthansa Technik setzen Schwerpunkt auf eine Steigerung der Recyclingquote an ihren Standorten

Lufthansa Technik hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 die Recyclingquote auf 75 % zu steigern. Die Ziele wurden gemeinsam mit Segmentleitung, Vorstand und Umweltabteilung von Lufthansa Technik im Jahr 2017 beschlossen. Im Basisjahr 2018 betrug die Recyclingquote 51 %. Im Jahr 2024 beträgt diese 57 % und konnte somit um 6 % im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. 2025 plant die Lufthansa Technik eine Reevaluation der gesetzten Ziele und entsprechenden Zeithorizonte. Das Ziel zur Recyclingquote der Lufthansa Technik und ihrer Tochtergesellschaften ist freiwillig und beruht nicht auf gesetzlichen Verpflichtungen.

Der weitere Handlungsspielraum bei der Entwicklung und Einführung eines kreislaforientierten Produktdesigns ist aus Sicht der Lufthansa Technik stark eingeschränkt. Lufthansa Technik muss sich an die Vorschriften der EASA-Part-145-Regulierung halten, der zufolge Materialien und Bauteile, die in der Instandhaltung verwendet werden, nur von zertifizierten Zulieferern stammen dürfen. Dadurch hat Lufthansa Technik keinen direkten Einfluss darauf, ob und in welchem Ausmaß ein kreislaforientiertes Produktdesign in den Bau von Flugzeugmaterialien und Komponenten eingeflossen ist. Aus diesen Gründen hat Lufthansa Technik auch keine Ziele bezüglich eines kreislaforientierten Produktdesigns definiert. Ebenso

wurden weder Ziele definiert, um Auswirkungen des Reparaturservice auf Leasing-Basis auf Ressourceneinsatz und -verbräuche zu messen, noch ist es derzeit geplant, ein solches Ziel zu implementieren. Jedoch erfolgt die Auswahl der Zulieferer unter anderem nach den definierten Nachhaltigkeitskriterien der Lufthansa Group. ➔ **ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.**

Gleiches gilt für mögliche Ziele von Lufthansa Technik im Hinblick auf Ressourcenzuflüsse und -abflüsse. Diese sind ebenfalls von regulatorischen Vorgaben geprägt, insbesondere den Anforderungen der EASA-Part 145 für die Instandhaltung. Der Einfluss des Unternehmens auf die Materialnutzung beschränkt sich in diesem Bereich auf die Einhaltung der vorgegebenen Qualitäts- und Sicherheitsstandards. Auch hinsichtlich der Minimierung von Primärrohstoffen gibt es im Bereich der EASA-145-Instandhaltung derzeit keine eigenständigen Ziele, da die Materialauswahl von den Zulieferern bestimmt wird.

Lufthansa Cargo fokussiert sich auf eine Erhöhung des Anteils recycelter Materialien

Die Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften haben sich das Ziel gesetzt, den Anteil recycelter Materialien bis Ende 2025 auf 40 % zu erhöhen. Das Ziel bezieht sich auf alle Materialien, die am Drehkreuz von Lufthansa Cargo in Frankfurt entsorgt werden. Das Ziel wurde im Jahr 2020 definiert, als der Anteil recycelter Materialien 35 % betrug. Einmal jährlich wird der Fortschritt anhand der lokalen Abfallbilanz vom Entsorger überprüft. Im Jahr 2023 lag der Anteil bei 38 %. Die exakten Werte aus dem Berichtsjahr 2024 für die Lufthansa Cargo liegen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Geschäftsberichts noch nicht vor.

Der Fortschritt dieses Ziels wird durch festgelegte Meilensteine überwacht. Neben den verantwortlichen Abteilungen wurden auch die örtlichen Entsorger einbezogen. Mit dem Entsorger an den Standorten Frankfurt und München hat die Lufthansa Group einen Rahmenvertrag vereinbart.



Das Ziel zur Kreislaufwirtschaft von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften ist freiwillig und beruht nicht auf gesetzlichen Verpflichtungen.

E5-4 – Ressourcenzuflüsse

Wesentliche Ressourceneinsätze der Geschäftsfelder der Lufthansa Group sind abhängig vom jeweiligen Geschäftsmodell

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group verwenden im Flugbetrieb verschiedene Ressourcen und Artikel, darunter Lebensmittel und Getränke, Einwegartikel – wie Plastikverpackungen, Aluminiumschalen, Folien, Deckel, Servietten, Erfrischungstücher, Papierverpackungen, PET, Getränkekartons, Aluminiumdosen, Glas, Karton – sowie wiederverwendbare Artikel, wie Besteck, Geschirr und Gläser, Textilien, wie zum Beispiel Kissen und Bettwäsche, Komfort-Utensilien sowie Kopfhörer.

Lufthansa Technik verwendet in ihrer Produktion und entlang der Lieferkette verschiedene Ressourcen, darunter fertige Bauteile (mechanische und elektrische Komponenten, Triebwerksbauteile, Faserverbundstoffe), Halbzeuge, Gefahrstoffe nach dem „Globally Harmonised System“, das die Kennzeichnung und Einstufung von Chemikalien und Gefahrenstoffen bezeichnet, sowie nicht gefährliche Betriebsstoffe. Kleinteile, wie Schrauben und Drähte, IT-Ausrüstung und Möbel, sowie Infrastrukturteile, wie Solaranlagen oder Baumaterialien, sind ebenfalls Teil der verwendeten Ressourcen. Geringe Mengen an Zinn, Wolfram, Tantal und Gold werden von geprüften Zulieferern bezogen.

Die wesentlichen Ressourcenzuflüsse bei Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften lassen sich in drei Ströme unterteilen:

Im Flugbetrieb ist der wesentlichste Ressourcenzufluss der verwendete Treibstoff in Form von Kerosin für die Flugzeuge.

Bei der Frachtabfertigung werden insbesondere Materialien für die Sicherung der Luftfracht verwendet, wie beispielsweise Container, Paletten, Bretter, Folien, Gurte und Netze. Zudem werden auch Materialien in Form von Betriebsmitteln verwendet – zur Aufrechterhaltung und Instandhaltung der Fördertechnik und Frachtgebäude, wie Diesel, Öl, Reiniger, Leuchtmittel und Wasser. Zur Heizung und Kühlung werden Elektrizität, Erdgas oder Fernwärme bezogen.

In den Verwaltungsgebäuden von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften werden bürotypische Materialien verwendet. Zudem sind hier auch Wasser für den sanitären Bereich sowie Fernwärme, Erdgas und Elektrizität relevante Ressourcenzuflüsse.

263 von 731 Einwegplastik- und Einwegaluminiumartikel konnten bisher ausgetauscht werden

Um den Fortschritt beim Austausch von Artikeln aus Einwegplastik und Einwegaluminium messbar zu machen, hat die Lufthansa Group in Anlehnung an das IATA-Handbuch „Beginners Guide to Airline Sustainability Reporting“ einen unternehmensspezifischen Leistungsindikator definiert. Dieser Indikator gibt an, wie viele Einwegartikel aus Plastik und Aluminium insgesamt bei den Passagier-Airlines und bei der

Lufthansa Cargo im Einsatz sind und wie viele Artikel durch nachhaltigere Alternativen, wie beispielsweise Mehrweg- statt Einwegbecher, ersetzt werden konnten. Im Jahr 2024 sind insgesamt 721 Artikel an Bord der Passagier-Airlines aus Einwegplastik oder -aluminium. Zudem konnten 263 Artikel im Berichtsjahr ausgetauscht werden. Bei Lufthansa Cargo befinden sich insgesamt nur 10 Artikel aus Einwegplastik oder -aluminium im Einsatz, weil die meisten Lademittel und Ladehilfsmittel Mehrwegartikel sind. 0 von den Einwegartikeln konnten im Berichtsjahr ausgetauscht werden, weil hohe prozessuale, qualitative und sicherheitsrelevante Anforderungen keine Alternativen ermöglichen.

Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden ist unter [Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Umwelt](#) aufgeführt.

E5-6 – Antizipierte finanzielle Effekte

Die Lufthansa Group macht von der in ESRS 1 §137 vorgesehene Möglichkeit Gebrauch, die in ESRS E5-6 vorgeschriebenen Angaben für das erste Jahr der Erstellung ihrer nichtfinanziellen Erklärung auszulassen.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche aus Flugaktivitäten – Kerosin	Direkte Ermittlung der Kerosinverbräuche auf Flugebene für alle Passagier-Airlines sowie Cargo-Flüge. Die Umrechnung von Tonnen in MWh erfolgt durch die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO Norm 14083.	Geringe Unsicherheit durch genaue Zwischenvalidierung Ende Q3 und Prüfung der Q4-Daten im Januar	Hoch	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37	Energieverbräuche aus Flugaktivitäten – Sustainable Aviation Fuel	Die verkaufte Menge an Sustainable Aviation Fuel aus dem B2B- und B2C- Geschäft (mehrere Verkaufskanäle) wird an eine zentrale Ansprechperson innerhalb von Corporate Responsibility gemeldet. Basierend auf diesen Informationen wird die Gesamtmenge (kg) an eingesetzten Sustainable Aviation Fuels berechnet und mithilfe der Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083 in MWh umgerechnet.	Geringe Unsicherheit, da Erfassung auf Primärdatenbasis	Hoch	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche aus Triebwerksprüfungen	Direktes Ablesen der Kerosinverbräuche an den betroffenen Standorten der Lufthansa Technik. Die Umrechnung von Tonnen in MWh erfolgt durch die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Geringe Unsicherheit, da direkte und vollständige Messung möglich	Hoch	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche der Lufthansa Aviation Training	Ermittlung der Kerosinverbräuche durch die Durchführung von Trainingsflügen auf Basis von Rechnungen. Die Umrechnung von Tonnen Kerosin in MWh erfolgt durch die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Geringe Unsicherheit, da abrechnungs-basierte Datenerhebung	Hoch	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche durch Gebäude	Berechnung der Energieverbräuche aus Gebäuden basierend auf Energiekosten der Lufthansa Group und aktuellem Energiepreis (Ist-Werte: Januar–September, Forecast Werte: Oktober–Dezember). Dieses Verfahren deckt über 61% der Strom-, 84% der Gas-, 59% der Fernwärme/Kälte sowie 68% der Heizölverbräuche der Lufthansa Group ab. Für die verbleibenden Prozentanteile werden Vorjahreswerte genutzt. Die Umrechnung von Gas- und Heizölverbräuchen in MWh erfolgt über die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Geringe Unsicherheit, da Verbräuche mit Hilfe von Primärdaten ermittelt werden. In mehreren Validierungen wurde ein hohes Maß an Genauigkeit nachgewiesen	Hoch	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Maßnahmen geplant, um alle Gebäude der Lufthansa Group abzudecken
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche durch Fahrzeugflotte	Prämissengestützte Schätzung der Energieverbräuche aus der Fahrzeugflotte für die wesentlichen Standorte der Lufthansa Group basierend auf durchschnittlichen gefahrenen Kilometern, Verbräuchen und Antriebsarten. Abgedeckt sind die Fahrzeuge der meisten Passagier-Airlines sowie ein Großteil der Vorfeldfahrzeuge an den Hub-Standorten. Diese Methodik deckt 65% der Diesel-, 85% der Benzin- und 100% der Gas- und Elektrizitätsverbräuche ab. Für den Restanteil an Fahrzeugen, die durch diese Methodik nicht abgedeckt wurden, wurden Vorjahreswerte inklusive eines Risk-Premiums verwendet. Die Umrechnung von Diesel- und Benzin-Verbräuchen in MWh erfolgt über die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Berechnung stark prämissenbasiert. Allerdings macht die Fahrzeugflotte nur einen sehr geringen Anteil des Gesamtenergieverbrauchs aus	Mittel	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Maßnahmen geplant, um weitere Standorte in Schätzung zu inkludieren und Durchschnittsverbräuche genauer zu ermitteln
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Gesamt Energieverbräuche	Berichtet werden alle Energieverbräuche gruppenweit als Summe aus Energieverbräuchen aus dem Flugbetrieb, Triebwerksprüfstände, Lufthansa Aviation Training, Gebäude und Fahrzeugflotte. Diese Zahlen sind in Tabelle AR34 zu den Energieverbräuchen aufgeführt.	Geringe Unsicherheit, da der Großteil der Daten, die verwendet wurden, eine hohe Genauigkeit aufweist	Hoch	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Maßnahmen geplant zur Verbesserung der Datenqualität im Bereich Fahrzeugflotte und Gebäude



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	40	Energieintensität	<p>Passagier-Airlines (Sector H 51.10), Logistik (Sector H 51.20) und MRO (Sector C 33.16) sind klassifiziert als klimaintensive Sektoren. Daher wurde nach CSRD-Anforderung die Energieintensität für diese Segmente ermittelt. Die Formel lautet:</p> <p>Energieintensität = Energieverbräuche aus klimaintensiven Sektoren / Segmentumsätze der klimaintensiven Sektoren</p> <p>Für den Zähler wurden die Energieverbräuche aus den klimaintensiven Segmenten berücksichtigt (für die genaue Berechnungsmethodik siehe Angaben zum E1-5 37-38). Der Nenner umfasst die Segmentumsätze (IFRS 8) aus dem Jahresabschluss für die Passagier-Airlines, Logistik und MRO, da die klimaintensiven Sektoren genau den Segmenten aus dem Finanzbericht entsprechen.</p> <p>Das Segment „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ beinhaltet keine Aktivitäten, die als klimaintensiv eingestuft sind, und ist daher auch nicht in der Intensitätskennzahl enthalten.</p>	Berechnete KPI. Unsicherheiten aus Datenquellen beschrieben in dieser Tabelle zu Energieverbräuchen und im Finanzbericht	Hoch	Energiedaten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	48a	Scope-1-Emissionen	<p>In Scope 1 fließen Treibhausgasemissionen aus den Flug- und Bodenoperationen mit ein, insbesondere entstandene Treibhausgasemissionen durch die Verbrennung von Kerosin aus dem Flugbetrieb, in Triebwerksprüfständen, sowie Heizöl- und Gasverbräuche aus Gebäuden und Diesel und Benzinverbräuche aus der Fahrzeugflotte. Es wurden alle Gesellschaften, die als relevant für den CSRD-Bericht identifiziert wurden, mit in die Berechnung aufgenommen. Darüber hinaus wurde in Einklang mit § 46 aus dem ESRS E1 überprüft, ob bei einer nicht bereits aufgenommenen Gesellschaft, wie beispielsweise bei Joint Ventures oder Joint Operations, operative Kontrolle vorliegt. Dies wurde nach der Prüfung verneint.</p> <p>Wesentliche Inputfaktoren sind zum einen Energieverbräuche (ausgenommen eingekaufte Elektrizität, Fernwärme und -kälte, die unter Scope 2 berücksichtigt werden) und zum anderen die entsprechenden CO₂-Emissionsfaktorender Energieträger. Wesentliche getroffene Annahmen bezüglich der Energieverbräuche sind unter den Datenpunkten § 37 und § 38 in dieser Tabelle dargestellt. Die Emissionsfaktoren für Kerosin sowie flüssige und gasförmige Treib- und Brennstoffe stammen aus der ISO-Norm 14083. Die ISO-Norm 14083 wurde als eine für den Transportsektor international anerkannte generelle Norm für die Berechnung der Treibhausgasemissionen ausgewählt. Da die Energieträger Heizöl und Erdgas in der ISO-Norm 14083 nicht enthalten sind, wurden hier die CO₂-Emissionsfaktoren der BAFA (Informationsblatt CO₂-Faktoren des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) genutzt.</p>	Grundsätzlich resultiert eine etwaige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Anzumerken ist, dass insbesondere die Energieverbräuche für die Fahrzeugflotte und Immobilien auf Schätzmethode und Hochrechnungen basieren und es dadurch zu einer Messunsicherheit kommt. Da die Fahrzeugflotten und die Immobilien allerdings nur einen minimalen Anteil der Scope-1-Emissionen ausmachen, wirkt sich diese Unsicherheit nicht maßgeblich auf die Qualität der Daten aus. Die Messunsicherheit wird daher als gering eingeschätzt	Hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	AR 43	Biogene Scope-1-Emissionen	Durch die Verbrennung von Sustainable Aviation Fuel entstehen im Flugbetrieb biogene Emissionen. Die Methodik zur Erhebung der Menge an Sustainable Aviation Fuel ist beschrieben unter § 37 und § 38 in dieser Tabelle. Die Menge biogener Emissionen wird aus der verbrannten Menge Sustainable Aviation Fuel und den entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Für weitere Informationen zu den Emissionsfaktoren im Scope 1 siehe § 48a.	Geringe Unsicherheit, da Erfassung auf Primärdatenbasis	Hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	48b	Prozentualer Anteil der Scope-1-THG-Emissionen abgedeckt durch EU-ETS	Basierend auf der Erhebung der Treibhausgasemissionen, die dem Scope 1 zugeordnet sind, berechnet die Lufthansa Group den prozentualen Anteil durch EU-ETS abgedeckten Emissionen wie folgt: prozentualer Anteil der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionssystemen = (Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionssystemen in Tonnen * 100) / Scope-1-THG-Emissionen insgesamt in Tonnen Dabei wird die Menge an Treibhausgasemissionen im Scope 1, die vom EU-ETS abgedeckt ist, monatlich vom Risk Controlling erhoben und deckt den gesamten CSRD-Konsolidierungskreis für die Lufthansa Group ab.	Für die gesamten Scope-1-Emissionen siehe Beschreibung für § 47 aus dem ESRS E1. Der Anteil der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionssystemen beruht auf Primärdaten, die vom Risk Controlling erhoben werden. Daher wird die Messunsicherheit als gering eingeschätzt	Hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	49	Scope-2-Emissionen (standort- und markt-basiert)	In Scope 2 fließen alle Treibhausgasemissionen ein, die durch eingekauften Strom, Wärme und Kälte entstanden sind, insbesondere durch deren Nutzung in Gebäuden. Ebenso wie beim Scope 1 wurden alle Gesellschaften, die als relevant für den CSRD-Bericht identifiziert wurden, mit in die Berechnung aufgenommen. Darüber hinaus wurde im Einklang mit § 46 aus dem ESRS E1 überprüft, ob bei einer nicht bereits aufgenommenen Gesellschaft operative Kontrolle vorliegt, wie beispielsweise bei Joint Ventures oder Joint Operations. Dies wurde nach der Prüfung verneint. Die Scope-2-Treibhausgasemissionen wurden sowohl nach der standort- als auch nach der marktbezogenen Methode berechnet. Für die standortbezogenen Scope-2-Emissionen wurden die Emissionsfaktoren der International Energy Agency (IEA) als gängige Quelle herangezogen. Für Fernwärme und -kälte wurde der Emissionsfaktor des Departments for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) genutzt. Die marktbezogenen Scope-2-Emissionen werden grundsätzlich mit Hilfe der Herkunftsnachweise für Grünstrom ermittelt. Jedoch liegen die stillgelegten Zertifikate zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vor. Daher wird der Anteil der gekauften Elektrizität, der durch Herkunftsnachweise abgedeckt ist, auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen geschätzt. Basierend auf den Vereinbarungen geht die Lufthansa Group derzeit von einem Anteil von ca. 60% aus. Für alle marktbezogenen Scope-2-Emissionen, bei denen keine Herkunftsnachweise für Grünstrom vorliegen, greift die Lufthansa Group analog zur standortbezogenen Methode auf die Emissionsfaktoren der International Energy Agency (IEA) zurück.	Grundsätzlich resultiert auch für Scope 2 eine etwaige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Hinzu kommt, dass für die marktbezogenen Scope-2-Emissionen der Anteil an Herkunftsnachweisen zum Zeitpunkt der Berichterstattung auf Basis von Vertragsdaten geschätzt ist. Dadurch kommt es zu einer Messunsicherheit	Standortbasiert: hoch; marktbasierend aufgrund von Schätzungen von zwei Inputfaktoren: mittel	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-1-Emissionen aus der Herstellung eingekaufter Waren und Dienstleistungen	Treibhausgasemissionen, die sich gekauften Gütern und Dienstleistungen zuordnen lassen, berechnen sich durch die Ausgaben für eine Ware multipliziert mit einem warenspezifischen Emissionsfaktor. Es wird die Spend-based-Methode angewandt: Eine Lufthansa Group interne Einkaufsdatenbank wird zur Berechnung der Emissionen für diese Kategorie verwendet. Für jede relevante Kategorie in der Einkaufsdatenbank werden spezifische Emissionsfaktoren mit den entsprechenden Warenkategorien verknüpft. Die Emissionsfaktoren stammen aus geeigneten Datenbanken (CDP, EEIO, S&P TruCost).	Ein hoher Anteil der Berechnung basiert auf Primärdaten. Jedoch werden für die Emissionsfaktoren einkaufskategorie-spezifische Emissionsfaktoren verwendet, die auf konservativen Annahmen beruhen. Aufgrund des hohen Primärdatenanteils wird davon ausgegangen, dass die auf diese Weise berechneten Emissionen ein mittleres Maß an Genauigkeit aufweisen.	Mittel	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-2-Emissionen aus der Produktion von Anlagegütern (Capital Goods)	Mehrstufiges Berechnungsverfahren auf der Grundlage von Angaben des Flugzeugherstellers. Die Emissionsfaktoren (CO ₂ pro kg Flugzeug) werden anhand entsprechender Berichte der Flugzeughersteller ermittelt. Berechnung der CO ₂ -Emissionen pro neu erworbenem Flugzeug werden berechnet durch Multiplikation des Emissionsfaktors mit dem Herstellerleergewicht („Manufacturing Empty Weight“ [MEW]) des neu erworbenen Flugzeugtyps.	Es liegen keine detaillierten Angaben der Hersteller vor, wie viele Treibhausgasemissionen je Flugzeugtyp verursacht werden. Daher wird hier auf eine Schätzmethode zurückgegriffen, die abhängig ist von der Genauigkeit und Vollständigkeit der berichteten Treibhausgasemissionen und der Anzahl produzierter Flugzeuge der Hersteller.	Mittel	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-3-Emissionen aus brennstoff- und energiebezogenen Aktivitäten (Fuel- and Energy-related Activities)	Multiplikation der Energieverbräuche mit den entsprechenden Emissionsfaktoren, die die vorgelagerten Energiegewinnungs- und Transport-Prozesse abdecken. analoge Berechnung zu Scope 1 und Scope 2. Hier allerdings Verwendung von Emissionsfaktoren in Bezug auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette aus folgenden Quellen: ISO 14083, EN DIN 16258, IEA, DEFRA, BAFA.	Grundsätzlich resultiert eine etwaige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Anzumerken ist, dass insbesondere die Energieverbräuche für die Fahrzeugflotte auf einer Schätzmethode basieren und es dadurch zu einer Messunsicherheit kommt. Da die Fahrzeugflotte allerdings nur einen minimalen Anteil der Scope-3-Kategorie-3-Emissionen ausmacht, wirkt sich diese Unsicherheit nicht maßgeblich auf die Qualität der Daten aus. Die Messunsicherheit wird daher als gering eingeschätzt.	Hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-4-Emissionen aus dem Transport und der Verteilung von Produkten und Dienstleistungen (Upstream Transportation and Distribution)	Summe der Treibhausgasemissionen aus A) Flügen, die durch Fremddairlines für die Lufthansa Group durchgeführt werden, B) Lufthansa Express Services, C) anteilige Scope-1 und Scope-2-Emissionen an Flughäfen sowie D) vorgelagerten Transportdienstleistungen für die Lufthansa Cargo. Die einzelnen Posten werden wie folgt berechnet: A) Treibhausgasemissionen aus Flügen, die durch Fremddairlines für die Lufthansa Group durchgeführt werden, werden analog zu den Scope-1-Emissionen aus dem unternehmenseigenen Flugbetrieb erhoben. B) Die Emissionen, die durch Lufthansa Express Services entstanden sind, werden mit den Parametern Anzahl an transportierten Gästen, Länge der Strecke, Art des Transports und entsprechenden CO ₂ -Emissionsfaktoren (Umweltbundesamt UBA) erhoben. C) Die Scope-1- und Scope-2-Emissionen von Flughäfen werden anteilig, je nach Verkehrsvolumen der Lufthansa Group Airlines, in den Scope 3 hinzurechnet, D) Emissionen aus Transportdienstleistungen werden berechnet mit Hilfe von transportierten Frachttonnenkilometern sowie einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch und dem Emissionsfaktor für Diesel gemäß der ISO-Norm 14083.	Die Berechnung der Emissionen von Flügen, die durch Fremddairlines für die Lufthansa Group durchgeführt werden (A), erfolgt analog der Scope-1-Methode. Daher gibt es hier nur eine geringe Messunsicherheit. Bei den restlichen Emissionsdaten aus dieser Kategorie (B, C und D) werden Daten von Dritten abgerufen und Schätzmethode herangezogen, wodurch es zu Messunsicherheiten kommen kann.	A) hoch, B-D) mittel	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-5-Emissionen Dritter aus der Entsorgung und Aufbereitung von Abfällen und Abwässern (Waste generated in Operations)	Menge an entstandenem Abfall wird multipliziert mit entsprechendem Emissionsfaktor je Entsorgungsweg. Die verschiedenen Emissionsfaktoren stammen von der DEFRA. Die verwendete Durchschnittsmethode steht im Einklang mit der Technical Guidance des GHG Protocols.	Insbesondere bei den Bordabfällen hängt die Datenverfügbarkeit von externen Dienstleistern wie beispielsweise den Cateringunternehmen ab. Daher muss teilweise auf Schätzmethode zurückgegriffen werden. Dadurch kommt es zu Messunsicherheiten.	Mittel	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-6-Emissionen aus der Beförderung von Mitarbeitenden für Geschäftstätigkeiten mit Fahrzeugen, die Dritte besitzen oder betreiben (Business Travel)	Summe aus Emissionen aus A) Businessflügen und B) Hotelübernachtung eigener Mitarbeitender. Die einzelnen Posten werden wie folgt berechnet: A) Es werden alle Businessflüge von Mitarbeitenden, soweit durch die genutzten Erfassungssysteme möglich, berücksichtigt, die nicht von Lufthansa Group Airlines durchgeführt wurden, da Lufthansa Group eigene Flüge bereits im Scope 1 enthalten sind. Die Erfassung dieser Flüge erfolgt abrechnungsbasiert. Darüber hinaus wird ein konservativer Risikoaufschlag verwendet, um etwaige nicht abgedeckte Flüge zu berücksichtigen. B) Erfassung der Hotelübernachtungen auf Basis von gemeldeten Hotelabrechnungen. Emissionsfaktoren werden teils von Dienstleistern zur Verfügung gestellt und teils durch eigene Erhebung direkt von den Hotels erfragt.	A) Derzeit ist es nicht möglich, Flugreisen von Mitarbeitenden mit Fremddairlines detailliert und vollständig zu erfassen. Dadurch kommt es zu Messunsicherheiten. Um dies zu berücksichtigen, wird ein Risikoaufschlag verwendet. B) Hotelübernachtungen können genau erfasst werden und durch spezifische Emissionsfaktoren wird von einer geringen Messunsicherheit ausgegangen.	A) mittel, B) hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-7-Emissionen aus der Beförderung von Pendlern in Fahrzeugen, die andere Unternehmen besitzen oder betreiben (Employee Commuting)	Emissionen durch die Pendelaktivitäten von Mitarbeitenden werden berechnet mithilfe von statistischen Annahmen zu den genutzten Verkehrsmitteln, den durchschnittlichen Entfernungen vom Arbeitsort, der durchschnittlichen Anzahl an Arbeitstagen, an Mitarbeitenden und den entsprechenden Emissionsfaktoren für die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Zudem wird eine Homeoffice-Quote angesetzt. Die Berechnung basiert auf eigenen Mitarbeiterdaten der Lufthansa Group, Mikrozensus-Daten des Statistischen Bundesamtes sowie Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes.	Die Emissionen aus den Pendelaktivitäten der Mitarbeitenden der Lufthansa Group basieren auf einer Schätzmethode. Insbesondere durch Annahmen zur Homeoffice-Quote, zur Streckenentfernung sowie zu Transportmitteln kann es hier zu Messunsicherheiten kommen.	Mittel	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-8-Emissionen aus dem Betrieb von Sachanlagen, die das bilanzierende Unternehmen anmietet (Upstream leased Assets)	Da die Lufthansa Group im Berichtsjahr über keine angemieteten Anlagen verfügte, die einen wesentlichen Teil zu den Scope-3-Emissionen beigetragen haben, sind in dieser Kategorie keine Emissionen berechnet und ausgewiesen. Die Emissionen, die durch Flüge entstehen, die von Drittairlines im Auftrag der Lufthansa Group Airlines durchgeführt wurden, werden in der Kategorie 4 berechnet und berichtet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-9-Emissionen aus dem Transport und der Verteilung von Produkten, die an Endverbraucher mit Fahrzeugen und Anlagen geliefert werden (Downstream Transportation and Distribution)	Summe der Emissionen berechnet sich aus der Anzahl durchgeführter Inspektions- und Überführungsflüge von gewarteten Flugzeugen (CAMO-Flüge), dem durchschnittlich verbrauchten Kerosin je Flug und entsprechenden Emissionsfaktor für Kerosin. Treibhausgasemissionen/Emissionsfaktoren aus den durchgeführten CAMO-Flügen stammen aus dem von Eurocontrol bereitgestellten Small Emitters Tool und werden auf diese Weise berechnet.	Da die Emissionen durch das Small Emitters Tool der Eurocontrol berechnet werden, ist von einer geringen Messunsicherheit auszugehen.	Hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-10-Emissionen aus der Verarbeitung verkaufter Produkte durch Dritte, die vor dem Gebrauch durch den Endverbraucher weiterverarbeitet, transformiert oder in ein anderes Produkt integriert werden müssen (Processing of sold Products)	Die Hauptgeschäftstätigkeit der Lufthansa Group ist die Erbringung von Transport-Dienstleistungen. Die Lufthansa Group verkauft keine Produkte, die von einem Dritten weiterverarbeitet oder umgewandelt werden, bevor sie den Endverbraucher erreicht. Daher ist diese Kategorie nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-11-Emissionen aus der Nutzung verkaufter Produkte (Use of sold Products)	Die Hauptgeschäftstätigkeit der Lufthansa Group ist die Erbringung von Transport-Dienstleistungen. Die Lufthansa Group verkauft keine Produkte, bei denen während der Nutzung Emissionen entstehen, die einen wesentlichen Beitrag zu den Scope-3-Emissionen leisten würden. Daher ist diese Kategorie nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-12-Emissionen aus der Entsorgung und Behandlung verkaufter Produkte mit unterschiedlichen Methoden der Abfallentsorgung und -aufbereitung (End-of-Life Treatment of sold Products)	Die Hauptgeschäftstätigkeit der Lufthansa Group ist die Erbringung von Transport-Dienstleistungen. Die Lufthansa Group verkauft keine Produkte, bei denen nach der Nutzung Emissionen entstehen, die einen wesentlichen Beitrag zu den Scope-3-Emissionen leisten würden. Daher ist diese Kategorie nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-13-Emissionen aus dem Betrieb von Sachanlagen, die das Unternehmen an Dritte vermietet (Downstream leased Assets)	Summe der Emissionen berechnet sich aus der Anzahl Flüge, die von Airlines der Lufthansa Group an Fremdairlines vermietet wurden, verbrauchtem Kerosin sowie dem entsprechenden Emissionsfaktor für Kerosin Die Berechnung der Treibhausgasemissionen durch vermietete Flugzeuge der Lufthansa Group Airlines erfolgt dabei analog zu den Scope-1-Emissionen aus dem unternehmenseigenen Flugbetrieb.	Da die Emissionen durch vermietete Flugzeuge analog zu Scope 1 erhoben werden, gibt es hier nur eine geringe Messunsicherheit.	Hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie 14-Emissionen aus Franchise-Betrieben (Franchises)	Diese Kategorie ist nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-15-Emissionen aus Investitionen, darunter Beteiligungen, Kredite, Projektfinanzierung, verwaltete Investitionen und Kundenservices (Investments)	Summe der Emissionen berechnet sich aus den anteiligen Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Joint Ventures und weiteren nicht konsolidierten Beteiligungen der Lufthansa Group. Um die Emissionen zu berechnen, die sich den Investitionen der Lufthansa Group zuordnen lassen, wird der prozentuale Anteil, den die Lufthansa Group an operativer Kontrolle über die Joint Ventures und weitere nicht konsolidierte Beteiligungen hat, herangezogen. Die Berechnung der Energieverbräuche wird analog unter § 37 und § 38 beschriebenen Methodiken vorgenommen.	Grundsätzlich resultiert eine etwaige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Siehe auch § 37 und § 38.	Hoch	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Gesamte Scope-3-Emissionen	Summe der Emissionen aus folgenden Kategorien: 1. Gekaufte Güter und Dienstleistungen (Purchased Goods and Services) 2. Anlagegüter (Capital Goods) 3. Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (Fuel- and Energy-Related Activities) 4. Transport und Verteilung (Upstream Transportation and Distribution) 5. Abfall aus Betriebsabläufen (Waste Generated in Operations) 6. Geschäftsreisen (Business Travel) 7. Pendlerverkehr der Mitarbeitenden (Employee Commuting) 9. Transport und Verteilung (Downstream Transportation and Distribution) 13. Vermietete Anlagen (Downstream Leased Assets) 15. Investitionen (Investments) Der Anteil an Primärdaten für den gesamten Scope 3 liegt bei 89,47 %. Darüber hinaus wird die detaillierte Methodik unter den einzelnen Kategorien im Detail beschrieben.	Siehe einzelne Kategorien	Siehe einzelne Kategorien.	CO ₂ -Daten validiert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-7 Abbau von Treibhausgasen und Projekten zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Gutschriften	59	Gelöschte CO ₂ -Zertifikate in aktueller Periode und geplante Löschung von CO ₂ -Zertifikaten in zukünftigen Perioden	Die Anzahl der im Berichtsjahr gelöschten CO ₂ -Zertifikate fragt die Lufthansa Group jährlich von ihren Providern ab, die die CO ₂ -Zertifikate im Auftrag der Lufthansa Group Airlines stilllegt. Das Volumen der stillgelegten Zertifikate muss dabei mit den Beiträgen der Kunden der Lufthansa Group für einen bestimmten Zeitraum übereinstimmen. Als Beleg erhält die Lufthansa Group Bestätigungen über die stillgelegten Zertifikate von den Providern. Bei den zukünftig zu löschenden CO ₂ -Zertifikaten basiert der berichtete Planwert auf dem bereits durch Kunden geleisteten Beträgen und dem respektiven Volumen.	Die Zahl der in dieser Berichtsperiode gelöschten Zertifikate beruht auf Primärdaten von Service Providern. Dementsprechend gibt es hier keinerlei Messunsicherheiten. Da das Volumen der zu löschenden Zertifikate in der nächsten Berichtsperiode zu einem sehr frühen Zeitpunkt im neuen Jahr ermittelt wird, kann die Planzahl noch vom späteren Ist-Wert in kleinem Umfang abweichen.	Für in Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate: hoch Für zukünftig geplante zu löschende CO ₂ -Zertifikate: mittel	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E2-4 Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Unternehmensspezifisch	Kennzahl zum aktiven Schallschutz	Die Lufthansa Group ermittelt die Auswirkung der Modernisierung der operativen Konzernflotte hinsichtlich des Lärmschutzes mittels des Leistungsindikators Anzahl der Flugzeuge, die das sogenannte „Minus-10-dB-Kriterium“ des ICAO-Kapitel-4-Standards erfüllen oder übererfüllen. Dieser Standard fordert, dass die ICAO-Kapitel-3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschritten werden müssen. Der Bereich Corporate Responsibility – Emissionsmanagement fragt die Lärmschutzzeugnisse bei den Instandhaltungsorganisationen ab, vergleicht die Lärmdaten der Flugzeuge mit den von der ICAO im Chicagoer Abkommen, Kapitel 4, festgelegten Lärmgrenzwerten und ermittelt auf dieser Basis die Kennzahl zum aktiven Schallschutz.	Exakte Ermittlung. Geringe Messunsicherheit	Hoch	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E5-4 Ressourcenzuflüsse	Unternehmensspezifisch	Austausch von Einwegplastik und Einwegaluminium bei den Passagier-Airlines	Im ersten Schritt wurden alle Artikel, die während eines Passagierfluges im Kundenerlebnis eingesetzt werden, identifiziert. Anschließend wurde eine Klassifizierung vorgenommen, ob ein Artikel aus Einwegplastik oder -aluminium besteht. Die Summe aus allen Artikeln, die als Einwegplastik oder -aluminium klassifiziert wurden, bildet den ersten Teil des Leistungsindikators. Im zweiten Schritt wird quartalsweise bei den Passagier-Airlines abgefragt, wie viele der als Einwegplastik oder -aluminium klassifizierten Artikel durch nachhaltigere, einwegplastik- und einwegaluminiumfreie Alternativen ausgetauscht werden konnten.	Exakte Ermittlung. Geringe Messunsicherheit	Hoch	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T061 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – UMWELT (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E5-4 Ressourcenzuflüsse	Unternehmensspezifisch	Austausch von Einwegplastik und Einwegaluminium bei der Cargo	<p>Im Lufthansa Cargo Ground Handling Manual sind unter anderem alle Ladehilfsmittel aufgeführt, die zur Sicherung der Fracht zum Transport auf einem Frachter, Passagierflugzeug oder im Bodenersatzverkehr verwendet werden dürfen. Sämtliche Ladehilfsmittel, die tatsächlich verwendet wurden, ergeben sich aus der sogenannten Lagerbestandsliste, in der der tägliche Lagerbestand erfasst wird. Diese Liste mit Stand 31. Dezember 2024 wurde in einem ersten Schritt als Basis genommen.</p> <p>Die Fachabteilungen Global Handling Performance, Environmental Management & Corporate Responsibility und Procurement Cargo Sales Services & Loading Equipment haben anschließend eine Klassifizierung anhand der technischen Spezifikationen von jedem Ladehilfsmittel vorgenommen, ob ein Artikel aus Einwegplastik oder -aluminium besteht. Die Summe aus allen Artikeln, die als Einwegplastik oder -aluminium klassifiziert wurden, bildet den ersten Teil des Leistungsindikators. Im zweiten Schritt wurde bei jedem als Einwegplastik oder -aluminium klassifizierten Artikel geprüft, ob ein Austausch durch nachhaltigere Alternativen überhaupt aus sicherheits- oder prozessualen Vorgaben möglich ist, welche Tests durchgeführt wurden und welche Artikel 2024 ausgetauscht werden konnten.</p>	Exakte Ermittlung. Geringe Messunsicherheit	Hoch	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

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

ANWENDBARKEIT UND ANGABEN GEMÄSS EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG (EU) 2020/852

Die EU-Taxonomie-Verordnung stellt ein normiertes Klassifizierungssystem für grüne Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen des EU-Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“ dar und definiert Aktivitäten für die sechs EU-Umweltziele:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung und Verringerung der Umweltverschmutzung
6. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Gemäß EU-Taxonomie-Vorgaben sind Wirtschaftstätigkeiten „ökologisch nachhaltig“, wenn sie einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung eines oder mehrerer der sechs genannten Umweltziele leisten („substantial contribution“ / wesentlicher Beitrag), die Erreichung der fünf weiteren EU-Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigen („do no significant harm“ / nicht erheblich beeinträchtigen) sowie die Mindestvorschriften für Arbeitssicherheit und Menschenrechte („minimum safeguards“/Mindestschutz) einhalten.

Die Analyse, ob eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zu einem der Ziele leistet und die Erreichung der fünf weiteren Ziele nicht erheblich beeinträchtigt, ist anhand von technischen Bewertungskriterien vorzunehmen. Um Doppelzählung zwischen verschiedenen Wirtschaftsaktivitäten zu vermeiden, wurden mögliche Überschneidungsfelder identifiziert und analysiert.

Die Berichterstattung über die Art der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten erfolgt gemäß folgender Delegierten Verordnungen:

- Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139
- Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178
- Delegierte Verordnung (EU) 2023/2485
- Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486

Wirtschaftstätigkeiten sind „taxonomiefähig“ (eligible), wenn sie sich einer der in der EU-Taxonomie-Verordnung beschriebenen Wirtschaftsaktivität zuordnen lassen, und „taxonomiekonform“ (aligned), wenn sie die technischen Bewertungskriterien erfüllen und soziale Mindeststandards eingehalten werden.

Erstmals sind für das Geschäftsjahr 2024 gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 detaillierte Angaben zur Taxonomiekonformität der für die Lufthansa Group relevanten Wirtschaftsaktivitäten im Luftfahrtsektor zu machen. Durch die Einbeziehung dieser Wirtschaftsaktivitäten hat die Lufthansa Group erstmals eine Analyse der taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) durchgeführt.

Entsprechend der EU-Taxonomie-Verordnung und relevanten delegierten Rechtsakten berichtet die Lufthansa Group nachfolgend über den Anteil der Umsatzerlöse, der Investitionsausgaben (CapEx) und der operativen Ausgaben (OpEx) von taxonomiefähigen, taxonomiekonformen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und macht ergänzende qualitative und quantitative Angaben.

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.

Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung

Analyse der Taxonomiefähigkeit

Die Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group wurden zunächst den Aktivitäten gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung zugeord-

net und jene bestimmt, die anhand der in der Verordnung dargelegten Beschreibungen als taxonomiefähig gelten.

Anschließend wurden die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group analysiert und diejenigen identifiziert, die für den Konzern wesentlich sind. Wie schon im Vorjahr, erstrecken sich die zu berichtenden Wirtschaftsaktivitäten der Lufthansa Group auf das Umweltziel 1 (Klimaschutz). Zu allen anderen Umweltzielen gibt es keine wesentlichen Wirtschaftsaktivitäten.

Unter Berücksichtigung des DRS 20.32 wurden die folgenden relevanten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group identifiziert:

- 3.21 Herstellung von Flugzeugen
- 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Entsprechend den Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung wurde der Anteil der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx der identifizierten Wirtschaftstätigkeiten in Bezug auf die gesamten Konzernaktivitäten ermittelt. Dabei sind die Umsatzerlöse definiert als Nettoumsatzerlöse gemäß IFRS (International Financial Reporting Standards), wie sie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind, und beziehen sich mithin nur auf vollkonsolidierte Gesellschaften. Somit wurden Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, und sonstige Beteiligungen nicht berücksichtigt. Weitere Informationen zu den Umsatzerlösen finden sich im [Konzernanhang, Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#).

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 taxonomielevanten CapEx



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

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

wurden unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden Konten in Kombination mit den Anlageklassen ermittelt.

OpEx berücksichtigen nicht aktivierbare Aufwendungen, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst sind, wie Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Aufwendungen aus der Instandhaltung von Sachanlagen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Vermögenswerte.

Analyse der Taxonomiekonformität

In einem ersten Schritt wurden die zu berichtenden Wirtschaftsaktivitäten anhand der jeweiligen technischen Bewertungskriterien daraufhin überprüft, ob sie einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dies trifft für die Wirtschaftsaktivitäten 3.21 Herstellung von Flugzeugen und 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr zu.

Der Umfang, in dem die Wirtschaftsaktivität 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet, hängt auch vom Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) ab. Bei der Bestimmung der Flugzeuge, die nur durch den Einsatz von SAF die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz erfüllen, wird die Konzernflotte herangezogen. Mit dem von der Lufthansa Group im Berichtsjahr für den Eigenverbrauch erworbenen SAF wird die Menge Flugkraftstoff mit einer rechnerischen neunprozentigen SAF-Beimischung (SAF-Blend) ermittelt. Anhand der tatsächlichen Treibstoffverbräuche je Flugzeug im Geschäftsjahr wurden die Flugzeuge identifiziert, die mit dem SAF-Blend hätten betrieben werden können und so die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz erfüllen.

Für die Wirtschaftsaktivität 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden ergibt sich unter Zugrundelegung der technischen Bewertungskriterien kein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz.

In einem weiteren Schritt wurde die Einhaltung der „do no significant harm“- (DNSH-) Kriterien zu den weiteren Umweltzielen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.21 Herstellung von Flugzeugen und 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr analysiert. Für die Wirtschaftstätigkeit 3.21 wurde die Erfüllung dieser Kriterien im Wesentlichen auf Ebene der konsolidierten Produktionsstandorte von Lufthansa Technik überprüft, an denen Wartungs-, Reparatur- oder Überholungstätigkeiten an Flugzeugen oder Teilen hiervon, die den wesentlichen Beitrag erfüllen, vorgenommen werden. Für die Wirtschaftsaktivität 6.19 erfolgte die Überprüfung der DNSH-Kriterien im Wesentlichen durch die Airlines der Lufthansa Group beziehungsweise auf Konzern-ebene. Im Ergebnis wurde keine erhebliche Beeinträchtigung durch die Wirtschaftsaktivitäten 3.21 und 6.19 hinsichtlich der Umweltziele 2 – 4 sowie des Umweltziels 6 festgestellt.

Das generische DNSH-Kriterium 5 (Appendix C) legt fest, dass eine Wirtschaftstätigkeit nicht zur Herstellung, zum Inverkehrbringen oder zur Verwendung von bestimmten chemischen Stoffen führen darf, um als taxonomiekonform eingestuft zu werden. Dazu gehören auch chemische Stoffe, die unter anderem aus sicherheitsrelevanten Gründen in der Luftfahrt verwendet werden. Die Lufthansa Group hat alle Anstrengungen unternommen, um die Einhaltung der Anforderungen zu analysieren, mit dem Ergebnis, dass eine Verwendung der Stoffe im Rahmen von nationalen oder europäischen Ausnahmegenehmigungen und unter streng kontrollierten Verwendungsbedingungen erfolgt.

Die Lufthansa Group weist darauf hin, dass sich nach eigener Auffassung und der Ansicht weiterer betroffener Unternehmen umstrittene Auslegungen der Anforderungen ergeben, die zu Unsicherheiten in der Ermittlung der Taxonomiekonformität führen. Nach aktueller Auffassung gehen die Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung über die Anforderungen der in Appendix C genannten europäischen Verordnungen hinaus und machen somit eine taxonomiekonforme Ausübung der betroffenen Wirtschaftstätigkeiten faktisch unmöglich. Vor diesem Hintergrund wird in den offiziellen Meldebogen keine Taxonomiekonformität hinsichtlich der Luftfahrtskriterien ausgewiesen.

Es werden aber alternative Kennzahlen angegeben, welche die potenzielle Taxonomiekonformität wiedergeben, unter der Annahme, dass die Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung den Anforderungen der in Appendix C genannten europäischen Verordnungen entsprechen.

Für die Wirtschaftsaktivität 7.7 erfolgte keine Überprüfung der DNSH-Kriterien, da bereits die Kriterien für einen wesentlichen Beitrag nicht erfüllt wurden.

Bei der ebenfalls im Rahmen der Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung notwendigen Prüfung der Einhaltung der Mindestschutzvorschriften bedient sich die Lufthansa Group etablierter Prozesse und Dokumentationen auf Konzernebene. Über Richtlinien und die damit verbundenen Prozesse und Überwachungsmaßnahmen stellt die Lufthansa Group sicher, dass die Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung hinsichtlich der Beachtung der Menschenrechte (einschließlich Arbeitsrechten), der Vermeidung von Bestechung und Korruption, Besteuerung und eines fairen Wettbewerbs vollumfänglich erfüllt werden. Die Gesellschaften sind angehalten, Prozesse und Überwachungsmaßnahmen umzusetzen. Die Verantwortung für die Einhaltung liegt bei den jeweiligen Gesellschaften.

Herleitung der Kennzahlen (KPI)

3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen

Die Lufthansa Technik AG und die zur Lufthansa Technik-Gruppe gehörenden Beteiligungen erbringen luftfahrttechnische Leistungen im Bereich Herstellung, Wartung, Reparatur und Überholung von luftfahrttechnischen Geräten.

➤ Geschäftsfeld Technik.

Taxonomiefähige Umsatzerlöse aus dieser Wirtschaftsaktivität werden im Zusammenhang mit Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen sowie Ersatzteilverkäufen erzielt. Die daraus erzielten Umsätze in Höhe von 4.898 Mio. EUR entsprechen 13 % der gesamten Umsätze des Konzerns.

➤ T001 Kennzahlen Lufthansa Group.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

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

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die taxonomiefähigen Umsatzerlöse um 648 Mio. EUR aufgrund gestiegener Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten und Services von Lufthansa Technik. Der Anteil der potenziell taxonomiekonformen Umsätze betrug im Berichtsjahr 273 Mio. EUR und damit 1 % der gesamten Umsätze des Konzerns.

In den CapEx werden die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik erfasst, die sich dieser Wirtschaftsaktivität zuordnen lassen. Sie umfassen im Wesentlichen sowohl immaterielle Vermögensgegenstände als auch technische Anlagen sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die CapEx umfassen ausschließlich CapEx (a) und betragen mit 97 Mio. EUR 2 % der Investitionen der Lufthansa Group im Berichtsjahr. Damit stiegen die taxonomiefähigen CapEx aufgrund zunehmender Investitionstätigkeit um 20 Mio. EUR. Die potenziell taxonomiekonformen Investitionsauszahlungen betragen 13 Mio. EUR oder 0,3 % der Investitionen der Lufthansa Group.

OpEx-Aufwendungen nach der Definition der EU-Taxonomie-Verordnung umfassen die direkten Aufwendungen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der taxonomiefähigen Vermögenswerte. Auf diese Wirtschaftsaktivität entfallen 53 Mio. EUR (Vorjahr: 51 Mio. EUR) und damit 1 % der gesamten Instandhaltungsaufwendungen im Konzern. Potenziell taxonomiekonforme OpEx für diese Wirtschaftsaktivität fielen in Höhe von 4 Mio. EUR an, was einem Anteil von unter 1 % an den gesamten OpEx des Konzerns entspricht.

Zur Bestimmung der potenziell taxonomiekonformen OpEx wird der Gesamtbetrag der OpEx-Aufwendungen entsprechend der Quote der potenziell taxonomiekonformen Umsätze vor Anwendung der Globalen Ersatzrate gewichtet.

Im Vorjahr fand keine Überprüfung dieser Wirtschaftsaktivität auf Taxonomiekonformität statt.

6.19 Personen- und Frachtluftverkehr

Diese Wirtschaftsaktivität umfasst die wesentlichen Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group, die sich auf die Geschäftsfelder Passagier-Airlines **➤ Geschäftsfeld Passagier-Airlines** und **➤ Geschäftsfeld Logistik** erstrecken.

Die für diese Wirtschaftsaktivität als taxonomiefähig erfassten Umsätze entsprechen den im Rahmen der Finanzberichterstattung ausgewiesenen Verkehrserlösen, die mit 31.439 Mio. EUR einen Anteil von 84 % an den gesamten Umsatzerlösen der Lufthansa Group haben. **➤ T001 Kennzahlen Lufthansa Group.**

Gegenüber dem Vorjahr stiegen die taxonomiefähigen Erlöse um 1.513 Mio. EUR im Wesentlichen aufgrund gestiegener Passagier- und Frachtmengen. Die potenziell taxonomiekonformen Erlöse betragen 3.154 Mio. EUR und damit 8 % der gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

Die CapEx für diese Wirtschaftsaktivität umfassen ausschließlich CapEx (a) und beinhalten Ausgaben für Flugzeuge und Reservetriebwerke, Nutzungsrechte an Flugzeugen und Reservetriebwerken sowie Flugzeuge in Bau und Anzahlungen auf Flugzeug- und Reservetriebwerksbestellungen. Mit 3.912 Mio. EUR machen sie 86 % der Gesamtinvestitionen der Lufthansa Group aus. **➤ T115 Flugzeuge und Reservetriebwerke.**

Der Anstieg um 123 Mio. EUR resultiert aus der gestiegenen Anzahl neu bei den Airlines der Lufthansa Group in Dienst gestellter Flugzeuge. Die potenziell taxonomiekonformen Investitionsauszahlungen betragen 2.822 Mio. EUR oder 62 % der gesamten Investitionen.

Im Zusammenhang mit dieser Wirtschaftsaktivität umfassen die OpEx die direkten Aufwendungen zur Sicherstellung der laufenden Betriebsbereitschaft von Flugzeugen und Triebwerken der Lufthansa Group Airlines sowie die im Rahmen von Wet-Lease-Verträgen gezahlten Charterkosten. Soweit diese Leistungen nicht durch die Fluggesellschaften selbst, sondern durch Konzerngesellschaften erbracht werden, werden Konso-

lidierungseffekte bei der Ermittlung der OpEx berücksichtigt. Mit 3.366 Mio. EUR entfallen 93 % der gesamten OpEx der Lufthansa Group auf diese Wirtschaftsaktivität.

Neben Personal- und Materialkostensteigerungen resultiert der Anstieg der taxonomiefähigen OpEx um 765 Mio. EUR auch aus der erstmaligen Berücksichtigung von Wet-Lease-Kosten für den Einsatz von Flugzeugen von Drittanbietern.

Potenziell taxonomiekonforme OpEx für diese Wirtschaftsaktivität fielen in Höhe von 670 Mio. EUR an, was einem Anteil von 18 % an den gesamten OpEx des Konzerns entspricht.

Im Vorjahr fand keine Überprüfung dieser Wirtschaftsaktivität auf Taxonomiekonformität statt.

7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Mit dem Erwerb von und dem Eigentum an Gebäuden werden keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt. Der Umfang dieser Wirtschaftsaktivität richtet sich ausschließlich an dem internen Bedarf aus.

Für die Ermittlung der taxonomiefähigen CapEx wurden alle unter dieser Wirtschaftsaktivität erfassten Gebäude sowie Nutzungsrechte an Gebäuden und Einbauten berücksichtigt. Diese CapEx sind, gemäß der Definition der EU-Taxonomie-Verordnung, ausschließlich der Kategorie (c) zuzuordnen. Die CapEx wurden dahingehend überprüft, ob die technischen Bewertungskriterien erfüllt werden (Konformitätsprüfung). Im Ergebnis konnte keine Taxonomiekonformität festgestellt werden.

Die ausgewiesenen taxonomiefähigen CapEx betragen im Berichtsjahr 202 Mio. EUR und liegen damit um 34 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert. Ihr Anteil an den Gesamtinvestitionen der Lufthansa Group beträgt 4 %.

Im Berichtsjahr erhöhten sich die in den OpEx erfassten taxonomiefähigen Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen gegenüber dem Vorjahr um 22 Mio. EUR auf 180 Mio. EUR. Deren Anteil beträgt damit 5 % der gesamten OpEx im Konzern.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

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

T062 ANTEILE DER TAXONOMIEFÄHIGEN, NICHT TAXONOMIEFÄHIGEN UND POTENZIELL TAXONOMIEKONFORMEN UMSATZERLÖSE, CAPEX UND OPEX

in Mio. €	Umsatz					CapEx					OpEx				
	2024	in %	2023	in %	Veränderung in %	2024	in %	2023	in %	Veränderung in %	2024	in %	2023	in %	Veränderung in %
Taxonomiefähige und nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten															
3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen	4.898	13%	4.250	12%	15%	97	2%	77	2%	26%	53	1%	51	2%	4%
6.19 Personen- und Frachtluftverkehr	31.439	84%	29.926	84%	5%	3.912	86%	3.789	88%	3%	3.366	93%	2.601	91%	29%
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden						202	4%	236	5%	-14%	180	5%	158	6%	14%
Nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten	1.244	3%				347	8%				38	1%			
Summe	37.581	100%				4.558	100%				3.637	100%			
Davon potenziell taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten															
3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen	273	1%				13	0,3%				4	0%			
6.19 Personen- und Frachtluftverkehr	3.154	8%				2.822	62%				670	18%			
Summe	3.427	9%				2.835	62%				674	19%			

Anmerkung: Die Prozentwerte bei den potenziell taxonomiekonformen Werten beziehen sich auf die Summe der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten.

Die Lufthansa Group übt keine Geschäftstätigkeiten gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1214 für die Bereiche Gas- und Kernenergie aus und verzichtet daher auf die Angabe der spezifischen Meldebogen.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

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

T064 EU-TAXONOMIE – ANTEIL DES CAPEX AUS WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter CapEx	Anteil CapEx	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („keine erheblichen Beeinträchtigungen“)						MS		Taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Anteil des CapEx, 2023	Kategorie „ermöglichende Tätigkeiten“	Kategorie „Übergangstätigkeiten“
				Klimaschutz	Anpassungen an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	in %			
		Mio. EUR	in %	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN			92%													5%				
A.1 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
CapEx (A.1)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	97	2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							-				
Personen- und Frachtluftverkehr	CCM 6.19	3.912	86%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							-				
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	202	4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							5%				
CapEx (A.2)		4.211	92%	-	-	-	-	-	-							5%				
Gesamt (A.1 + A.2)		4.211	92%	-	-	-	-	-	-							5%				
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN																				
CapEx nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten (B)		347	8%																	
Gesamt (A. + B.)		4.558	100%																	

S1 – ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

Die Beschäftigten sind einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren der Lufthansa Group. Das Unternehmen positioniert sich als attraktive und moderne Arbeitgeberin, um die Bindung zu den Mitarbeitenden zu stärken und um Talente von außerhalb des Unternehmens zu gewinnen, die für die Herausforderungen der Zukunft benötigt werden. Dazu gehören beispielsweise Veränderungen innerhalb der Luftfahrtbranche und strukturelle Transformationen in der Arbeitswelt, die direkte Auswirkungen auf die Mitarbeitenden haben. Zu den großen Themen im Personalbereich gehören Trainings- und Fortbildungsmöglichkeiten, Mitarbeitergesundheit und Arbeitssicherheit sowie Vielfalt und Chancengleichheit.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Angesichts von Fachkräftemangel und konkurrierenden Wettbewerbern könnte die Lufthansa Group von erhöhter Mitarbeiterfluktuation betroffen sein, was Ruf und Markenwert schädigen kann. Mit einer starken Kultur, aber auch Maßnahmen zur Work-Life-Balance und flexiblen Arbeitsbedingungen kann die Lufthansa Group dem entgegenwirken. In der Folge können die Wettbewerbsfähigkeit als Arbeitgeber gesteigert und Mitarbeiterbindung und -gewinnung gestärkt werden. Angemessene Arbeitszeiten und Maßnahmen zur Work-Life-Balance können insgesamt die Mitarbeiterzufriedenheit und Produktivität fördern, Überstunden und Fluktuation reduzieren und Rekrutierungskosten senken.

Maßnahmen zu Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion wirken dem Risiko von Geschlechterungleichheit bei Einstellung und Bezahlung sowie unzureichendem Schutz vor Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz entgegen. Die Inklusion von Menschen mit Behinderungen und Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden können Diskriminierung entgegenwirken und die psychische Gesundheit der Beschäftigten stärken. Auch fehlende Beschäftigungssicherheit und fehlender sozialer

Schutz können sich negativ auf die finanzielle Stabilität sowie auf die Gesundheit der Beschäftigten auswirken. Die Lufthansa Group optimiert Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität, um Zufriedenheit, Sicherheit und Mitarbeiterbindung zu stärken, was sich wiederum positiv auf Reputation und Rekrutierungskosten auswirken kann.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter **ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.**

Strategie

ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf einen offenen, beständigen und vertrauensvollen Dialog mit ihren internen und externen Interessengruppen und sucht mit Hilfe vielfältiger Formate aktiv den Austausch mit ihnen. Eine Grundlage für den Dialog mit den eigenen Arbeitskräften stellt die konzernweite Mitarbeiterbefragung „involve me!“ dar. Sie bringt regelmäßig wichtige Impulse zu Schlüsselthemen hervor.

Auf Basis dieser jährlichen Befragung werden gruppenweit vielfältige Maßnahmen initiiert. Dabei werden die Perspektiven der Mitarbeitenden aus der Befragung evaluiert. Anschließend fließen sie in die Personalstrategie ein. Darüber hinaus besteht ein kontinuierlicher Austausch mit den Mitbestimmungsgremien, deren Ansichten ebenfalls berücksichtigt werden.

ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Innerhalb der Konzernstrategie der Lufthansa Group bildet die Personalstrategie einen wichtigen Teilbereich. Sie setzt Schwerpunkte für die folgenden Jahre, um die Belegschaft bestmöglich für die Zukunft aufzustellen. Die Lufthansa Group

überprüft ihre Konzernstrategie und auch ihre Personalstrategie jährlich anhand aktueller Ereignisse und entwickelt sie dabei kontinuierlich weiter.

Auswirkungen auf vielfältige Themen werden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifiziert

Der Fokus der Auswirkungen, die im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse diskutiert wurden, liegt auf den Angestellten und den Leiharbeitnehmenden der Lufthansa Group. Gemäß dem deutschen Arbeitnehmerüberlassungsgesetz und der EU-Richtlinie 2008/104/EG gilt für Leiharbeitnehmende das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ – das heißt, sie sind den festangestellten Mitarbeitenden gleichgestellt. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen sich in erster Linie auf folgende Themen:

- Flexible Arbeitsgestaltung/Arbeitszeitmodelle
- Angemessene Löhne und Tarifverträge
- Sozialer Dialog/Vereinigungen
- Gesundheit und Arbeitssicherheit
- Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion
- Schulung und Weiterentwicklung
- H&S-Management (Management von Sicherheit und Gefahrenabwehr)
- Pandemie
- Datensicherheit
- Sozialer Schutz

Im Zuge der fortlaufenden Transformation und Modernisierung der Lufthansa Group ist das Thema der nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit ein Schwerpunkt der Personalstrategie: Die Lufthansa Group fördert lebenslanges Lernen und die langfristige Beschäftigungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden durch Training und Weiterbildung. Insbesondere im Umweltbereich wurden seit 2022 zusätzliche Ausbildungs- und Förderprogramme ins Leben gerufen. Dazu zählt etwa der „Green Mobility Trainee“, in dem Teilnehmende dieses Programms über die Dauer von 18 Monaten jeweils an drei Nachhaltigkeitsprojekten in unterschiedlichen Unternehmen der Lufthansa Group arbeiten. Dieses Programm fand im Berichtsjahr zum zweiten Mal statt.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Auch das Lern- und Engagementprogramm „Green Explorers“ wurde im Berichtsjahr erneut durchgeführt. Dabei wurden 150 ausgewählte Leistungsträgerinnen und -träger als Multiplikatoren und Treiber für das Thema Nachhaltigkeit in der täglichen Geschäftspraxis qualifiziert. Berücksichtigt wurden unter anderem die Aspekte Nachhaltigkeit in der Produktentwicklung und bei der Kundenbindung sowie nachhaltige Materialien. Die Lufthansa Group hat bei den genannten Aktivitäten zur nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit keine negativen Auswirkungen auf ihre eigene Belegschaft festgestellt.

Weitere Auswirkungen auf die Beschäftigten liegen im Bereich der Menschenrechte. Das Lufthansa Group Human Rights Office führt anlassbezogen, mindestens jährlich, eine Analyse bezüglich potenziell negativer Auswirkungen für mehr als 280 Unternehmen und Betriebsstätten der Lufthansa Group innerhalb des eigenen Geschäftsbereichs durch. Dabei kommt eine Software zum Einsatz, die bei der großen Anzahl von Unternehmen eine angemessene Identifizierung, Abwägung und Priorisierung der Risiken ermöglicht. In Übereinstimmung mit dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) wurde auch die negative Auswirkung von Zwangsarbeit gemäß § 2 explizit in der Bewertung berücksichtigt. Darüber hinaus unterliegt die Deutsche Lufthansa AG den Berichtspflichten nach § 54 des britischen Modern Slavery Act 2015 (UK Modern Slavery Statement) und nach § 13 des kanadischen Forced Labour and Child Labour in Supply Chains Act.

Wesentliche Auswirkungen des Geschäftsbetriebs entstehen in erster Linie nur bei Arbeitnehmenden und Leiharbeitnehmenden der Lufthansa Group. Aufgrund des deutschen Vertragsrechts wird zwischen Arbeitnehmenden und Lieferanten mit Dienst- oder Werkverträgen unterschieden. Für Lieferanten gelten andere Voraussetzungen und sie sind dementsprechend weniger als die eigenen Arbeitnehmenden geschützt. Für Arbeitnehmende und Leiharbeitnehmende bestehen auch andere Risiken als für Fremdpersonal. Dieser Risiken ist sich die Lufthansa Group bewusst und berücksichtigt sie.

➤ S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.

Treten Krisen oder Konfliktsituationen, wie Kriege, Pandemien oder Unruhen, in Drittstaaten außerhalb von Deutschland auf, so kann insbesondere das Cockpit- und Kabinenpersonal betroffen sein. Je nach Risikoeinschätzung ergreift die Lufthansa Group spezifische Sicherheitsmaßnahmen, die bis zur Einstellung der Flüge führen. Bisher gab es keine negativen Auswirkungen, die mit derart gelagerten Vorfällen zusammenhängen.

Die Lufthansa Group hat Maßnahmen für Zusammenarbeit und Effizienzsteigerungen definiert

Die Lufthansa Group möchte mit einer unternehmensweiten Kulturinitiative die hierarchie- und gesellschaftsübergreifende Zusammenarbeit fördern, um effizienter und flexibler zu agieren. Zudem sollen durch Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen die Voraussetzungen für die dauerhafte Erwirtschaftung angemessener Gewinne geschaffen werden.

Risiken wurden vor allem bei den Themen Tarifverträgen und Arbeitgeberattraktivität identifiziert

Arbeitskämpfe: Infolge offener Tarifverträge mit verschiedenen Beschäftigtengruppen innerhalb der Lufthansa Group besteht ein grundsätzliches Risiko von Arbeitskämpfen. Hervorzuheben sind die Flugbetriebe der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG; hier lief die Friedenspflicht für die Tarifverträge zur betrieblichen Altersversorgung Cockpit am 31. Dezember 2024 aus. Seit diesem Zeitpunkt ist auch der Manteltarifvertrag für die Beschäftigten in der Kabine der Deutschen Lufthansa AG wieder offen. Auch der Vergütungstarifvertrag und der Manteltarifvertrag für das Cockpitpersonal der Lufthansa Cityline sind offen.

Mangelnde Kooperation von Betriebs- und Tarifpartnern: Eine vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit mit der betrieblichen Mitbestimmung ist ein zentraler Faktor für den Erfolg des Unternehmens. Darauf haben auch im Jahr 2024 zahlreiche Maßnahmen eingezahlt. Nachdem Marktveränderungen weitere Reorganisationen bei der Deutschen Lufthansa AG notwendig gemacht haben und der wirtschaftliche Erfolg der Lufthansa Group sowie das Halten und Rekrutieren

von Mitarbeitenden in relevanten Heimatmärkten 2024 im Fokus stand, ist auch weiterhin mit einem Rekrutierungsbedarf zu rechnen. Dies setzt eine hohe Arbeitgeberattraktivität voraus, die ebenfalls im Fokus des Geschäftsjahres 2024 lag und einen Schwerpunkt der Personalarbeit darstellte. Die Herausforderung bestand darin, organisatorische Änderungen so schnell umzusetzen, wie es das Wirtschaftsumfeld und der Arbeitsmarkt erfordern, um die Veränderungsfähigkeit aufrechtzuerhalten. Die Vertrauensbeziehung zwischen Betriebsrat und Geschäftsleitung beeinflusst maßgeblich die Entscheidungsfindung in betrieblichen Angelegenheiten. Mangelndes Vertrauen kann zu verzögerten Entscheidungen und erschwerten Verhandlungen führen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und die Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern zu verbessern, wurden in den einzelnen Gesellschaften zahlreiche Maßnahmen ergriffen. Dazu gehören beispielsweise ganztägige Austauschformate, wie der Sozialpartnerdialog oder regelmäßige Termine mit der jeweiligen Geschäftsleitung und dem Betriebsrat.

Fokus auf die Mitarbeitenden: Um das Engagement zu stärken und die Arbeitgeberattraktivität zu erhöhen, wurden die Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende zusammen mit den Sozialpartnern überarbeitet. Zur Unterstützung vermehrter Einstellungen neuer Mitarbeitender verstärkt die Lufthansa Group gezielt ihre „Employer Branding“- und Personalmarketingaktivitäten und setzt Verbesserungen bei der Rekrutierung und bei bestimmten beruflichen Schlüsselerlebnissen der Mitarbeitenden, wie zum Beispiel bei deren Einarbeitung, um. In diesem Sinne werden verschiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme angeboten und Talente in verschiedenen Gruppen gefördert und systematisch vernetzt. Weiterhin werden verschiedene Programme zur Fort- und Weiterbildung angeboten, um den Mitarbeitenden eine persönliche und fachliche Entwicklung zu ermöglichen.

Personalstruktur: Differenzen zwischen strategischem Mitarbeiterbedarf, vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeitenden sowie deren jeweiliger Verteilung über die Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group stellen ein strukturelles

Personalrisiko dar. Sowohl das Administrieren der Rekrutierungsmaßnahmen als auch die fachliche Integration der neuen Mitarbeitenden stellten die Organisation vor eine große Herausforderung. Es bestand das Risiko von Frustration aufgrund langer Rekrutierungsprozesse und ineffizienter Einarbeitung. Diesem Risiko begegnete die Lufthansa Group mit einer konzernweiten Arbeitsgruppe „Recruiting“, einer strategischen Personalplanung, der Ausarbeitung eines Kompetenzmodells sowie der Stärkung des Employer Brandings und der Rekrutierung.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Lufthansa Group setzt mit Personalstrategie neue Schwerpunkte

Die Personalstrategie konzentriert sich auf die folgenden sechs Säulen:

- Moderne und flexible Berufswege
- Neue Formen der Arbeit
- Zeitgemäße Führungskultur und Diversität
- Nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit
- Vertrauensvolle Sozialpartnerschaft
- Wettbewerbsfähige Personalkosten

Die Lufthansa Group überprüft ihre Personalstrategie jedes Jahr anhand der gegebenen Rahmenbedingungen. Bedarfsweise werden neue Schwerpunkte gesetzt, die durch Maßnahmen operationalisiert werden. Sie gilt weltweit für alle Angestellten der Lufthansa Group. Durch jährliche Mitarbeiterbefragungen werden die Beschäftigten in die Weiterentwicklung der Strategie eingebunden. Für die aus der Strategie abgeleiteten Maßnahmen und Leistungsindikatoren existiert ein fortlaufendes Monitoring. Die höchste für die Umsetzung der Strategie zuständige Ebene ist der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG.

Grundsatzerklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group

Die Grundsatzerklärung der Lufthansa Group zum deutschen LkSG beschreibt die Menschenrechtsstrategie. Zudem wird berichtet, wie die Lufthansa Group ihren Sorgfaltspflichten nachkommt, welche menschenrechts- und umweltbezogenen Auswirkungen auf der Grundlage der Analyse mit hoher Priorität identifiziert wurden und welche menschenrechts- und umweltbezogenen Erwartungen sowohl an die Mitarbeitenden der Lufthansa Group als auch an ihre Lieferanten gestellt werden. ➔ **S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.**

Die Grundsatzerklärung wird jährlich entsprechend der im Berichtsjahr durchgeführten Bewertung der Auswirkungen aktualisiert und veröffentlicht. Um negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte oder die Umwelt vorzubeugen, überprüft die Lufthansa Group anlassbezogen, mindestens jährlich, die Wirksamkeit ihrer Präventions- und Abhilfemaßnahmen und nimmt gegebenenfalls Anpassungen vor. Dazu werden unter anderem Hinweise von Betroffenen ausgewertet, Feedback von Zielgruppen eingeholt sowie Audits durchgeführt. Darüber hinaus wird der aktive Austausch mit internen Interessengruppen wie Mitarbeiterinitiativen und Arbeitnehmervertretungen sowie mit externen Anspruchsgruppen gesucht.

Die Lufthansa Group verfolgt beim Schutz der Menschen- und Umweltrechte eine zweigleisige Strategie: Zum einen soll verhindert werden, dass Auswirkungen überhaupt entstehen. Zum anderen wird versucht, auf strukturelle Auswirkungen, die im Rahmen der Analyse identifiziert werden, mit geeigneten Maßnahmen zu reagieren und nachteilige Folgen für Menschenrechte und Umwelt zu verhindern oder zumindest zu minimieren. Erhält die Lufthansa Group Kenntnis von einer tatsächlichen oder drohenden Verletzung von Menschenrechten oder Umweltverpflichtungen, wird angestrebt, unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Ist ein Lieferant nicht in der Lage, einen Verstoß sofort zu beenden, zu verhin-

dern oder zu minimieren, wird die Lufthansa Group ein entsprechendes Abhilfe- und/oder Präventionskonzept erstellen und umsetzen. Bei der Erstellung und Umsetzung des Konzepts werden insbesondere die gemeinsame Entwicklung und Umsetzung eines Plans zur Beendigung oder Minimierung des Verstoßes mit dem verursachenden Unternehmen, der Zusammenschluss mit anderen Unternehmen im Rahmen von Brancheninitiativen und Branchenstandards zur Erhöhung der Einflussmöglichkeiten auf den Verursacher und die vorübergehende Aussetzung der Geschäftsbeziehung während der Bemühungen um eine Risikominimierung in Betracht gezogen. Als letztes Mittel behält sich die Lufthansa Group das Recht vor, die Geschäftsbeziehungen zu beenden.

Dabei bilden die unten genannten internationalen Konventionen und Erklärungen den Rahmen für das Handeln der Lufthansa Group in Verbindung mit den Anforderungen des deutschen LkSG und gelten für die betroffenen Richtlinien der Lufthansa Group:

- die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte,
- der Internationale Pakt über bürgerliche und politische Rechte (International Covenant on Civil and Political Rights, ICCPR), die International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights,
- die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO),
- die UN Guiding Principles on Business and Human Rights,
- die zehn Prinzipien des UN Global Compact,
- die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen,
- die IATA-Resolution gegen Menschenhandel und
- Umweltabkommen, wie das Minamata-Übereinkommen über Quecksilber, das Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe und das Basler Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Transport von gefährlichen Abfällen und ihre Entsorgung.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Lufthansa Group Code of Conduct stützt ethische Werte

Der Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Lufthansa Group unterstützt die Beschäftigten dabei, Entscheidungen zu treffen, die im Einklang mit den Grundsätzen und Werten des Unternehmens stehen. Für Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner sowie Aktionärinnen und Aktionäre beschreibt der Code of Conduct, wofür die Lufthansa Group als eine der führenden Unternehmensgruppen in der Luftfahrtbranche steht. Er ist für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit verbindlich, unabhängig von ihrer Funktion oder Hierarchie. Verstöße können zu empfindlichen Sanktionen für das Unternehmen und auch für einzelne Mitarbeitende führen. Der Code of Conduct wird vom Chief Compliance Officer der Lufthansa Group aktualisiert und vom Konzernvorstand verabschiedet. Er ist über die Website der Lufthansa Group abrufbar.

Zu den Themen, die vom Code of Conduct abgedeckt werden, gehören unter anderem der faire Wettbewerb als Grundlage des Unternehmenserfolgs, die Achtung der Menschenrechte, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, die Bekämpfung von Korruption, der Umgang mit Interessenkonflikten, Digitalisierung und Datenschutz oder auch die externe Kommunikation in sozialen Netzwerken.

Entsprechend dem Code of Conduct behandelt die Lufthansa Group Mitarbeitende und andere Anspruchsgruppen respektvoll und lehnt jede Form von Diskriminierung, Belästigung oder Gewalt ab. Das Handeln innerhalb der Lufthansa Group soll daher geprägt sein von der Wertschätzung und Inklusion von Menschen, unabhängig von nationaler und ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Das Unternehmen wendet sich daher gegen Diskriminierung jeglicher Art.

Der Code of Conduct enthält auch Informationen, die sich an anonyme Hinweisgebende richten und ihren Schutz sicherstellen sollen. Um Personen auf Basis der öffentlich abrufbaren Verfahrensordnung die Möglichkeit zu geben, die Lufthansa Group über Menschenrechts- und Umweltrisiken – in einem Unternehmen der Lufthansa Group oder bei einem ihrer Liefe-

ranten – zu informieren, wurde ein zentrales Beschwerdeverfahren eingerichtet. Im Rahmen einer Verfahrensordnung legt die Lufthansa Group klare Regeln fest, die eine sorgfältige und transparente Bearbeitung jeder Beschwerde sicherstellen sollen. Ziel des Beschwerdeverfahrens ist es, so früh wie möglich Informationen über menschenrechtliche oder umweltbezogene Risiken innerhalb der Lufthansa Group und ihrer Lieferanten zu erhalten, damit Maßnahmen ergriffen werden können, um das Auftreten von Menschenrechts- und Umweltverstößen zu verhindern. Das Beschwerdeverfahren dient dazu, den Betroffenen Zugang zu angemessenen Abhilfemaßnahmen zu verschaffen, soweit dies der Lufthansa Group möglich ist.

Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit dient dem Schutz der Gesundheit

Die weltweit geltende Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit ist der zentrale Rahmen zum Thema Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz bei der Lufthansa Group. Dabei ist es der Anspruch, dass Organmitglieder, Führungskräfte und Beschäftigte weltweit die geltenden Regeln im Arbeitsschutz uneingeschränkt einhalten. Ziel ist es, Beschäftigte, Auftragnehmer und Dritte vor gesundheitlichen Risiken zu schützen. Dazu zählen Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren sowie eine menschengerechte Gestaltung der Arbeit. Die Richtlinie umfasst alle relevanten Regelungsinhalte, die Zuständigkeiten und den organisatorischen Aufbau der Arbeitssicherheitsorganisation, eine Beschreibung der Eskalationsstufen und Zustimmungspflichten.

Das Monitoring der Wirksamkeit der Richtlinie erfolgt durch das Occupational Safety Committee (OSC), das zentrale Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen der Lufthansa Group. Das OSC setzt sich neben dem leitenden Sicherheitsingenieur aus Arbeitssicherheitsexpertinnen und -experten für die Themen Flugbetrieb, Technik, Logistik, Bodenbetrieb, Administration (Bürotätigkeiten) sowie Gefahrstoffmanagement und ausgewählten Arbeitssicherheitskoordinierenden der Tochtergesellschaften zusammen. Die höchste für die Umsetzung der Richtlinie zuständige Ebene ist der Lead Safety Engineer (Vice President Occupational Safety).

Konzernbetriebsvereinbarung „Lufthansa und Familie“ regelt Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Die Konzernbetriebsvereinbarung „Lufthansa und Familie“ der Lufthansa Group fördert die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Betriebliche Belange und familiäre Anforderungen sollen miteinander in Einklang gebracht werden. So ermöglicht die Betriebsvereinbarung den Mitarbeitenden zusätzlich zu Beratungsangeboten, gesetzlicher Elternzeit und Möglichkeiten reduzierter Arbeitszeit eine Familienzeit, um sich ausschließlich der Betreuung und Pflege von Familienangehörigen und Lebenspartnern zu widmen. Diese kann maximal 364 Tage dauern.

S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

Seit 2015 führt die Lufthansa Group die jährliche Mitarbeiterbefragung „involve me!“ durch – im zweijährlichen Wechsel entweder als vollumfängliche oder als komprimierte Variante. Die Umfrage wird direkt an die Beschäftigten versandt und kann anonym und freiwillig beantwortet werden. Der auf diese Weise ermittelte Engagement-Index gibt Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität und misst die Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeitenden. Darüber hinaus ermöglicht er einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern. In der Befragung wird auch die Verbundenheit der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen und deren Einsatzbereitschaft sowie die Bereitschaft zur Weiterempfehlung bewertet. Auch 2024 wurde die Befragung wieder durchgeführt. Das Ergebnis des Engagement-Index wird auf einer Skala von 5 (bester Wert) bis 1 (niedrigster Wert) dargestellt. Das Unternehmen hat das gesetzte Ziel – den Wert aus dem Jahr 2023 von 3,8 – auch im Jahr 2024 wieder erreicht. 2024 wurde die Bewertungslogik verändert, um eine Vergleichbarkeit mit anderen Unternehmen herzustellen. Bis 2023 war der beste Wert 1 und der schlechteste Wert 5, der Engagement-Index lag gemäß dieser Logik im Jahr 2024 bei 2,2.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden dem Vorstand und Aufsichtsrat der Lufthansa Group vorgestellt. Die Geschäftsführungen der Gesellschaften vertiefen und diskutieren sie jeweils. Ausgehend von den Befragungsergebnissen leiten die Führungskräfte der Lufthansa Group gemeinsam mit ihren Teams Maßnahmen ab, um den Engagement-Index zu verbessern. Die Ergebnisse werden außerdem nach Leitungsebenen, Funktionen und Berufsgruppen analysiert und ausgewertet, um so zielgerichtete Maßnahmen entwickeln zu können.

Resultierend aus der Mitarbeiterbefragung aus dem Jahr 2023 hat die Lufthansa Group beispielsweise zentrale Handlungsfelder als Ausgangslage für den Folgeprozess in den Konzerngesellschaften definiert. So wurde die gruppenweite Kulturinitiative „Cultural Journey“ als gemeinsames Handlungsfeld definiert. Sie fördert das individuelle Selbstverständnis der Gesellschaften der Lufthansa Group mit den unterschiedlichen gesellschaftsspezifischen Kulturen und stärkt zugleich das Kulturverständnis als Gruppe – mit Vielfalt als zentraler Säule für kulturelle Identität.

Die Einbindung der Mitarbeitenden wird durch unterschiedliche Angebote angestrebt, zum Beispiel durch die weltweite „Culture Community“ mit über 2.000 freiwilligen Mitgliedern oder die „Culture Labs“, bei denen kulturspezifische Maßnahmen in Kleingruppen entwickelt und umgesetzt werden. Die Mitbestimmungsgremien werden über die Maßnahmen der Cultural Journey informiert.

Mit Blick auf die Einhaltung von Menschenrechten führen die Mitarbeitenden des Lufthansa Group Human Rights Office Gespräche mit den eigenen Mitarbeitenden ebenso wie mit den Arbeitnehmervertretenden und Netzwerken. Das Human Rights Office ist beim Hauptabteilungsleiter Labor Relations Ground, Human Rights and Discrimination Prevention, direkt angebunden. Er berichtet an den Personalvorstand der Lufthansa Group. Mindestens einmal im Jahr tauschen sich die Mitarbeitenden des Lufthansa Group Human Rights Office und des Betriebsrats aus. Darüber hinaus erhält das Lufthansa Group Human Rights Office durch die Ergebnisse

menschenrechtsbezogener Audits auch Einblick in Sichtweisen der eigenen Belegschaft – insbesondere, wenn direkte Gespräche mit den eigenen Mitarbeitenden geführt werden und die Ergebnisse anschließend in den Auditbericht einfließen. Im Jahr 2024 wurden zwei Audits durchgeführt. Der Fokus lag auf Südafrika und der DACH-B-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien).

Die Lufthansa Group überprüft die Wirksamkeit der Einbeziehung der eigenen Arbeitnehmenden durch die Verteilung eines Fragebogens zur Selbsteinschätzung – jeweils vor und nach einer Engagement-Maßnahme. Wenn das Bewusstsein für die besprochenen menschenrechtsbezogenen Themen steigt, kann das Engagement als wirksam angesehen werden. Solche Erkenntnisse werden zusammen mit den Auditergebnissen für die Risikoanalyse zur weiteren Verbesserung der Prozesse berücksichtigt.

Die Einbindung der Mitarbeitenden spiegelt sich auch in einem Austausch zwischen der lokalen Arbeitnehmervertretung, dem Bereich Human Resources und dem überregionalen Human Rights Office wider, die für die in der Analyse identifizierten Standorte zuständig sind. Ein solcher Austausch wird zum Beispiel vor der Einführung von Präventionsmaßnahmen praktiziert oder um die Wirksamkeit von Maßnahmen zu bewerten. Es liegt in der Verantwortung der Menschenrechtskoordinatoren der Lufthansa Group, sicherzustellen, dass das beschriebene Engagement stattfindet und die Ergebnisse in das Risikomanagement des Unternehmens einfließen.

S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

Die Lufthansa Group verfügt über verschiedene Hinweisgeberkanäle, die genutzt werden können, um Bedenken und mögliche Verstöße zu melden.

Mitarbeitende der Lufthansa Group können sich an ihre direkte Führungskraft oder an Ansprechpersonen zu den jeweiligen Themen wenden. Darüber hinaus verfügt die Lufthansa Group über ein elektronisches Hinweisgebersystem und eine Ombudsperson. Beide sind für interne und externe Hinweisgebende zugänglich. Das elektronische Hinweisgebersystem Business Keeper Management System (BKMS) ermöglicht es Hinweisgebenden, jederzeit und auf Wunsch auch anonym Informationen oder Beobachtungen schriftlich weiterzugeben. Als Ombudsperson fungiert ein Rechtsanwalt, der unabhängig und nicht bei der Lufthansa Group angestellt ist. Hinweisgebende können der Ombudsperson telefonisch, schriftlich oder persönlich Informationen zukommen lassen. Bedenken in Bezug auf Diskriminierung, sexuelle Belästigung, Menschenrechtsverletzungen oder Verstöße gegen Umweltgesetze können auch direkt an das Human Rights Office gemeldet werden.

Zusätzlich sollen Online- und lokale Kommunikationskampagnen dazu beitragen, die Sichtbarkeit der Hinweisgeberkanäle zu verbessern. Netzwerke lokaler Ansprechpersonen ermöglichen den Mitarbeitenden den einfachen Zugang und das Vorbringen von Bedenken, wenn ein persönlicher Kontakt gewünscht wird.

Die Hinweise, die dem Corporate Compliance Office oder dem Human Rights Office über die beschriebenen Kanäle gemeldet werden, werden zunächst auf Plausibilität geprüft und nach Kategorien, wie beispielsweise Straftaten oder Menschenrechtsverletzungen, klassifiziert. Je nach Thema werden die Hinweise zur weiteren Bearbeitung an die vordefinierten zuständigen Personalabteilungen übermittelt. Prozesse zur Bearbeitung und Verfolgung sowie zur Rückmeldung an die Hinweisgebenden sind in den jeweiligen Prozessbeschreibungen geregelt.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Mitarbeitende, die auf rechtswidriges oder nicht regelkonformes Verhalten hinweisen oder eine Untersuchung unterstützen, werden nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen umfassend vor möglicherweise damit verbundenen persönlichen Nachteilen geschützt.

S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt

Die Lufthansa Group orientiert sich bei der Entwicklung und Zielsetzung ihrer Maßnahmen im Personalbereich an ihrer Personalstrategie und fokussiert sich entsprechend auf die Themen Gesundheit und Sicherheit, angemessene Entlohnung, Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Arbeitssicherheit, vielfältige Belegschaft und Auswirkungen auf Menschenrechte.

Die Tochtergesellschaften sind in der Operationalisierung der Konzern-Personalstrategie weitestgehend frei und können diese anhand ihrer jeweiligen eigenen Strategien individuell ausgestalten. Auf Konzernebene werden Maßnahmen entwickelt, um strategische Ziele umzusetzen. Dafür werden entsprechende Arbeitsgruppen gebildet. Die Maßnahmen in Bezug auf die eigene Belegschaft unterliegen in Deutschland größtenteils der betrieblichen Mitbestimmungspflicht und werden somit den entsprechenden Gremien vorgelegt. Das Human Resources Committee – bestehend aus den obersten Personalführungskräften, Arbeitsdirektoren sowie Personalleitungen der einzelnen Tochtergesellschaften – fungiert als Steuerungs-, Entscheidungs- und Kontrollorgan. Die Maßnahmen werden mit den Ressourcen aus den jeweiligen Fachbereichen durchgeführt. Bei erhöhtem Personalbedarf werden zusätzliche Vollzeitkapazitäten bereitgestellt.

Die Lufthansa Group hat Maßnahmen aus der Personalstrategie entwickelt, um Auswirkungen, Risiken und Chancen der Unternehmenstätigkeit auf die eigene Belegschaft zu adressieren. Die Maßnahmen gelten grundsätzlich für alle Segmente der Lufthansa Group, wobei ihre geografische Gültigkeit unterschiedlich ist:

- Arbeitsmedizinische Versorgung: Die Medizinischen Dienste der Lufthansa Group bieten eine umfassende arbeitsmedizinische Versorgung der Mitarbeitenden, angepasst an deren individuelle Bedürfnisse unter Berücksichtigung des Arbeitsplatzes und individueller gesundheitlicher Voraussetzungen, an. Ebenso verfügen die Medizinischen Dienste über eine ausgeprägte fliegerärztliche Expertise und bieten psychosoziale Beratungsleistungen an.
Geografische Gültigkeit: Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien
- Gripeschutzimpfungen: Im Oktober 2024 wurde für alle Beschäftigten der Lufthansa Group in bestimmten Ländern eine Gripeschutzimpfung angeboten.
Geografische Gültigkeit: Standorte der Lufthansa Group in Deutschland, Österreich und der Schweiz
- Konzernweites Gesundheitsmanagement: Ein konzernweites Gesundheitsmanagement unterstützt die Gesundheitsmanager der einzelnen Gesellschaften. Auch den Gästen der Lufthansa Group wird für Reisen mit Vorerkrankungen oder Beeinträchtigungen umfangreiche Unterstützung durch das Medical Operations Center (MOC) angeboten.
Geografische Gültigkeit: weltweit
- Kooperation mit einer Krankenkasse: Um die Gesundheit der Beschäftigten zu verbessern, ging das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group im Berichtsjahr in Deutschland eine Kooperation mit einer gesetzlichen Krankenkasse ein, die ein breites Angebot an Maßnahmen zum betrieblichen Gesundheitsmanagement beinhaltet.
Geografische Gültigkeit: Geschäftseinheiten der Lufthansa Group in Europa

- Online-Training: Die Konzernabteilung Arbeitssicherheit hat im Juni 2024 ein verpflichtendes Online-Training zum Thema administrative Arbeitsplätze aktualisiert und modernisiert.
Geografische Gültigkeit: Lufthansa Group in Deutschland
- Abfrage zur Arbeitssicherheit: Ebenfalls im Juni 2024 startete die Arbeitssicherheit ein Pilotprojekt mit einem Fragebogen zur Selbsteinschätzung im Bereich Arbeitssicherheit in verschiedenen Verantwortungsbereichen.
Geografische Gültigkeit: während der Pilotphase für 13 Tochtergesellschaften, anschließend weltweit
- Neue Vereinbarung zum mobilen Arbeiten im europäischen Ausland: 2024 wurde die Vereinbarung für „Cross-Border Work“ angepasst: Die administrativen Beschäftigten dürfen mit wenigen Ausnahmen nun statt zehn Arbeitstagen am Stück 15 Tage vom Ausland aus mobil arbeiten.
Geografische Gültigkeit: Lufthansa Group in der Europäischen Union und der Schweiz
- Female Leadership Program: Um die Anzahl der weiblichen Führungskräfte auf den zwei Hierarchieebenen unterhalb des Vorstands zu erhöhen, startete 2022 ein Programm für Frauen in Führungspositionen.
Geografische Gültigkeit: weltweit
- Female Leadership/Weitere Maßnahmen: Um die Anzahl an weiblichen, internationalen Beschäftigten in den Heimatmärkten (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien) zu erhöhen, wurden 2021 ein Entwicklungsprogramm und weitere Initiativen ins Leben gerufen.
Geografische Gültigkeit: weltweit
- International Talent Program: Die Lufthansa Group strebt die Förderung einer inklusiven Kultur an, die auf interkulturellem Verständnis und Wertschätzung basiert und gleichzeitig das Unternehmen als attraktives Ziel für internationale Talente positioniert. Dazu gehört seit 2023 ein Programm für internationale Talente, die bisher noch nicht in einem der Heimatmärkte des Unternehmens (Deutschland, Österreich,



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Schweiz, Belgien) gearbeitet haben, aber Interesse daran haben. Das Programm soll sie auf diese Rotation vorbereiten und während des gesamten Prozesses unterstützen. Geografische Gültigkeit: weltweit

– Initiatives for Internationals: Die Lufthansa Group möchte alle neuen internationalen Mitarbeitenden bei ihrer Integration fördern, indem sie seit 2023 etwa Netzwerkveranstaltungen und eine Initiative zur Betreuung neuer ausländischer Mitarbeitenden durch Kolleginnen und Kollegen in den Heimatmärkten anbietet.

Geografische Gültigkeit: weltweit

– Tarifvertragsvereinbarungen: 2024 wurden mit den Gewerkschaften von Cockpit, Kabine und Boden neue Vergütungstarifverträge vereinbart. Damit ist diesbezüglich eine Friedenspflicht von mindestens zwei Jahren gewährleistet. Zudem wurden bei Austrian Airlines die bestehenden Kollektivverträge ergänzt und kollektivvertragliche Vergütungserhöhungen für Cockpit-, Kabinen- und Bodenpersonal beschlossen. Auch in Belgien konnten für alle drei Berufsgruppen der Brussels Airlines kollektivrechtliche Vereinbarungen zu Vergütungserhöhungen erzielt werden. In der Schweiz wurde bei SWISS mit der Gewerkschaft des Kabinenpersonals ein neuer Gesamtarbeitsvertrag vereinbart. Geografische Gültigkeit: Lufthansa Group in Deutschland; Passagier-Airlines in Österreich, Belgien und Schweiz

– Erweiterung des Code of Conduct: Der Code of Conduct wurde im Februar 2024 um ein Kapitel zum respektvollen Umgang erweitert. Damit beabsichtigt die Lufthansa Group, die Wichtigkeit des Einsatzes gegen Diskriminierung zu betonen und konzernweit zu verankern. Geografische Gültigkeit: weltweit

– „Respect“ – Antidiskriminierungskampagne: 2024 wurde eine konzernweite Kampagne gegen Diskriminierung durchgeführt. Sie verfolgte das Ziel, das Bewusstsein für verschiedene Formen der Diskriminierung, aber auch für Meldewege und Beschwerdemechanismen zu schärfen sowie

die Verbundenheit gegen Diskriminierung zu stärken. Geografische Gültigkeit: weltweit

– Beschwerdemechanismen: Zusätzlich veröffentlichte Informationsmaterialien – darunter Informationsblätter und QR-Codes auf Visitenkarten – sollen die Sichtbarkeit bestehender Beschwerdemechanismen erhöhen.

Geografische Gültigkeit: weltweit

– Trainings zu Menschenrechten: Mit neuen Präsenz- und Online-Trainingsangeboten möchte die Lufthansa Group die Aufmerksamkeit in der Belegschaft für die Achtung der Menschenrechte und den Umgang mit Verstößen seit 2024 erhöhen.

Geografische Gültigkeit: weltweit

Die Lufthansa Group beabsichtigt, diese Maßnahmen auch in der näheren Zukunft weiterzuführen. So verfolgt das Unternehmen die Ziele, die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden zu verbessern, eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu schaffen, die Vielfalt unter den Beschäftigten zu erhöhen sowie Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Arbeitssicherheit zu erhöhen. Die Maßnahmen werden von der Lufthansa Group finanziert und sind in der Jahresplanung berücksichtigt. Die Maßnahme zu den Tarifvertragsvereinbarungen hat zu einem erhöhten Personalkostenaufwand von rund 7 % geführt.

Die jeweiligen Organisationseinheiten beziehungsweise deren Bereichsleitenden sind für die Maßnahmen sowie ihre Überwachung und Bewertung verantwortlich. Dies schließt auch die Wirksamkeitsprüfung der geltenden Maßnahmen mit ein. Die wesentlichen Maßnahmen werden vom Management freigegeben und begleitet. Die Strategieabteilung verfolgt diese und evaluiert sie anhand der Kennzahlen aus den geltenden Maßnahmen. Zum Großteil hat sich die Lufthansa Group qualitative Ziele für die geltenden Maßnahmen gesetzt, im Bereich Frauen in Führungspositionen wurde ein quantitatives Ziel für 2025 gesetzt.

Kennzahlen und Ziele

S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die Lufthansa Group leitet ihre Ziele aus der Konzern- und Personalstrategie ab. In Deutschland werden die festgesetzten Ziele den Mitbestimmungsgremien vorgestellt. Die Kennzahlen werden iterativ zwischen den verantwortlichen Fachbereichen auf Konzernebene, den Strategieabteilungen und dem Vorstand der Lufthansa Group entwickelt und definiert. Die Ziele werden von der Konzernstrategieabteilung nachverfolgt und in regelmäßigen Abständen dem Konzernvorstand berichtet.

In der Mitarbeiterbefragung können die Mitarbeitenden ihre Verbesserungsvorschläge einbringen. Diese werden ausgewertet und auf ihre Realisierbarkeit geprüft.

Folgende Ziele wurden von der Lufthansa Group festgelegt:

T066 ESRS S1-5 | 46 ZIELE DER LUFTHANSA GROUP IM PERSONALBEREICH

Kategorie	Wert 2024	Ziel
Frauen in Führungspositionen (in %) ¹⁾	25,3	25 bis 2025
Wert für Engagement-Index	3,8 ²⁾	Gemäß Benchmark

¹⁾ Frauen in Führungspositionen beinhaltet den Anteil der weiblichen Führungskräfte in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

²⁾ Dies entspricht einem Wert von 2,2 nach der Logik des Vorjahres.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

S1-6 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

T067 ESRS S1-6 | 50A MERKMALE DER BESCHÄFTIGTEN DES UNTERNEHMENS ZUM STICHTAG 31.12.2024

Geschlecht	Personenanzahl
Männlich	55.193
Weiblich	46.229
Non-binär	0
Keine Angaben	0
Gesamtanzahl der Beschäftigten	101.422

T068 ESRS S1-6 | 50A BESCHÄFTIGTE PRO LAND¹⁾ ZUM STICHTAG 31.12.2024

Land	Personenanzahl
Deutschland	69.971
Schweiz	11.545
Österreich	6.105
Philippinen	3.495
Belgien	3.413
Malta	1.652
Sonstige ²⁾	5.241
Gesamtanzahl	101.422

¹⁾ Pro Land nach Sitz der Gesellschaft.

²⁾ Sonstige inkludiert die weiteren Beschäftigten der übrigen Länder.

T069 ESRS S1-6 & S1-9 | 50A & 66A BESCHÄFTIGTEN-KATEGORIEN NACH GESCHLECHT ZUM STICHTAG 31.12.2024

	Personenanzahl der Beschäftigten	Personenanzahl der Beschäftigten im Top-Management ¹⁾	% der Beschäftigten im Top-Management ¹⁾
Männlich	55.193	547	1,0 %
Weiblich	46.229	185	0,4 %
Non-binär	0	0	0 %
Keine Angabe	0	0	0 %
Gesamtanzahl der Beschäftigten	101.422	732	0,7 %

¹⁾ Top-Management beinhaltet die oberste Führungsebene in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

Die Gesamtzahl der Beschäftigten, die die einzelnen Tochtergesellschaften oder das Mutterunternehmen im Berichtszeitraum verlassen haben, beträgt 6.826, und die Quote der Beschäftigtenfluktuation im Berichtszeitraum beträgt 6,4 %.

T070 ESRS S1-6 | 50B ART DES ARBEITSVERTRAGS NACH GESCHLECHT ZUM STICHTAG 31.12.2024

	Männlich	Weiblich	Non-binär	Keine Angabe	Ins-gesamt
Anzahl der Beschäftigten	55.193	46.229	0	0	101.422
Anzahl der Beschäftigten mit unbefristeten Verträgen	53.960	45.110	0	0	99.070
Anzahl der Beschäftigten mit befristeten Verträgen	1.233	1.119	0	0	2.352
Anzahl der Beschäftigten auf Abruf	339	713	0	0	1.052
Anzahl der Vollzeitkräfte	43.572	22.793	0	0	66.365
Anzahl der Teilzeitkräfte	11.621	23.436	0	0	35.057

S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Allein die Tarifmitarbeitenden der Länder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) decken 64 % an der Gesamtanzahl der bei Lufthansa Group weltweit Beschäftigten ab. Im Folgenden findet sich eine weitere Darstellung der Tarifabdeckung sowie der Arbeitnehmervertretung für EWR-Länder mit signifikanter Beschäftigung (>10 % der Gesamtmitarbeiterzahl).

T071 ESRS S1-8 | 60B & 63A TARIFIERUNGSQUOTE UND ARBEITNEHMERVERTRETUNG ZUM STICHTAG 31.12.2024

	Tarifverträge	Sozialer Dialog – Arbeitnehmervertretung
Abdeckungsquote der weltweiten Lufthansa Group Beschäftigten ¹⁾	Beschäftigte – EWR-Länder (Für EWR-Länder mit > 50 Beschäftigten, die > 10 % der Gesamtbeschäftigung ausmachen)	Vertretung am Arbeitsplatz – EWR-Länder (für EWR-Länder mit > 50 Beschäftigten, die > 10 % der Gesamtbeschäftigung ausmachen)
0-19 %		
20-39 %		
40-59 %	Deutschland	
60-79 %		Deutschland
80-100 %		

¹⁾ Die vorliegende Tabelle setzt die Informationen in ein Verhältnis zu der Gesamtanzahl der bei Lufthansa Group weltweit Beschäftigten.

Für die Lufthansa Group gilt die sogenannte Euro-Info-Vereinbarung. Daran beteiligt sind Arbeitnehmervertretende aus den verschiedenen europäischen Gesellschaften und Standorten des Konzerns, die von der Geschäftsleitung zu strukturellen, wirtschaftlichen und finanziellen Themen unterrichtet werden.

S1-9 – Diversitätskennzahlen

T072 ESRS S1-9 | 66A GESCHLECHTERVERTEILUNG DES TOP-MANAGEMENTS¹⁾ ZUM STICHTAG 31.12.2024

Geschlecht	Personenanzahl	in %
Männlich	547	75 %
Weiblich	185	25 %
Non-binär	0	0 %
Keine Angabe	0	0 %
Gesamtanzahl	732	100 %

¹⁾ Top-Management beinhaltet die oberste Führungsebene in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

T073 ESRS S1-9 | 66B VERTEILUNG DER BESCHÄFTIGTEN NACH ALTERSGRUPPEN ZUM STICHTAG 31.12.2024

Altersgruppen	Personenanzahl	in %
60 und älter	7.945	8 %
55-59	12.863	13 %
50-54	11.673	12 %
45-49	12.899	13 %
40-44	12.104	12 %
35-39	12.325	12 %
30-34	11.946	12 %
25-29	11.052	11 %
20-24	7.380	7 %
18-19	1.050	1 %
15-17	185	0 %

S1-10 – Angemessene Entlohnung

Die Lufthansa Group und ihre Gesellschaften streben die Sicherstellung einer angemessenen Vergütung ihrer Beschäftigten an. Dies gilt für alle Mitarbeitergruppen und unabhängig vom Standort. Die Vergütung eines Großteils der Beschäftigten wird in Tarifverträgen mit den Sozialpartnern verhandelt und festgelegt. Regelmäßig überprüft die Lufthansa Group länderspezifisch die marktüblichen Gehälter, die wirtschaftlichen und die rechtlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel die Inflationsentwicklung oder die gesetzlichen Mindestlohnanforderungen. Dies entspricht nicht nur dem Selbstverständnis der Lufthansa Group als sozial verantwortliche Arbeitgeberin, sondern ist auch eine wesentliche Voraussetzung, um das Unternehmen als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren, die davon überzeugt ist, dass ihre Mitarbeitenden zum Erfolg des Unternehmens beitragen.

S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Die Lufthansa Group hat ein Managementsystem für Arbeitssicherheit eingeführt, das alle Gesellschaften umfasst und auf der vom Konzernvorstand beschlossenen Konzernrichtlinie basiert. Dadurch sind 100 % der eigenen Arbeitskräfte durch ein Managementsystem abgedeckt.

Im Berichtsjahr kam es während eines SWISS-Fluges zu einem Zwischenfall, bei dem zwei Mitarbeitende mit Verletzungen hospitalisiert wurden und einer von ihnen später im Krankenhaus verstarb. Weiterhin verstarb ein Mitarbeiter der Lufthansa Group an den Folgen einer Erkrankung auf einer Dienstreise. Um grundsätzlich Ansteckungen und Erkrankungen zu verhindern, haben die medizinischen Dienste Präventionsmaßnahmen implementiert. Diese Maßnahmen werden regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft und bei Bedarf angepasst.

Über alle Gesellschaften ergaben sich in Summe 1.357 Arbeitsunfälle, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Dies entspricht einer Quote von 9,4 Arbeitsunfällen bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden.

S1-16 – Vergütungsmetriken

Es ist der Anspruch der Lufthansa Group, vergleichbare Löhne für vergleichbare Tätigkeiten zu ermöglichen und sie beachtet, dieses Thema kontinuierlich voranzutreiben. Dass in diesem Bericht dennoch ein geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle – ein „Gender-Pay-Gap“ – ausgewiesen ist, ist vor allem auf strukturelle Unterschiede der Beschäftigtengruppen zurückzuführen, die übergreifend zu einer Differenz zwischen der durchschnittlichen Gesamtvergütung von weiblichen und männlichen Beschäftigten führt.

Das hier ausgewiesene geschlechtsspezifische Verdienstgefälle gibt die Differenz zwischen der durchschnittlichen Gesamtvergütung von weiblichen und männlichen Beschäf-

tigten an. Es berechnet sich nach der Formel: durchschnittlicher Bruttostundenverdienst von männlichen Beschäftigten minus Bruttostundenverdienst von weiblichen Beschäftigten, dividiert durch den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von männlichen Beschäftigten.

Die Berechnung des „Gender-Pay-Gaps“ basiert auf dem Vergleich von Gesamtvergütungen unter Einbeziehung aller Vergütungsbestandteile, also fixer und variabler Zahlungen sowie Nebenleistungen. Er beruht auf dem gesamthaften Vergleich aller Vergütungswerte unabhängig von Mitarbeitergruppe, Position, Gesellschaft oder Land. Er betrug im Berichtsjahr 27 % zugunsten der männlichen Beschäftigten. Es handelt sich dabei gemäß den Vorgaben für die Berechnung nach ESRS S1 – 16 um einen unbereinigten Wert, das heißt, strukturelle Unterschiede bleiben unberücksichtigt. Aufgrund der Besonderheiten großer Beschäftigtengruppen der Lufthansa Group ist der ermittelte Wert daher wenig aussagekräftig. So sind beispielsweise Stand Ende 2024 von rund 34.200 Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern der Lufthansa Group, einschließlich Purserinnen und Pursern, etwa 80 % weiblich und 20 % männlich. Von etwa 11.300 Pilotinnen und Piloten der Lufthansa Group hingegen sind 7 % weiblich und 93 % männlich. Dies zeigt, dass der ermittelte Wert nicht notwendigerweise auf mangelnde Gerechtigkeit im Bereich der Vergütung hinweist.

Die „Annual Total Remuneration Ratio“ drückt das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten aus. Die jährliche Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person im Unternehmen wird durch den Median der jährlichen Gesamtvergütung für die Beschäftigten, ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson, geteilt. Im Berichtsjahr war die höchstbezahlte Person im Unternehmen der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG. Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der Lufthansa Group betrug im Jahr 2024 1:86. Bei der Berechnung wurden alle Vergütungsbestandteile, also fixe und variable Zahlungen sowie Nebenleistungen, die im Geschäftsjahr 2024 zugeflossen sind, einbezogen.

S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Das Human Rights Office der Lufthansa Group hat im Berichtszeitraum Beschwerden von internen und/oder externen Anspruchsgruppen über alle Geschäftsbereiche hinweg zu folgenden Gründen erhalten:

T074 ESRS S1-17 | 103 VORFÄLLE UND BESCHWERDEN IM ZUSAMMENHANG MIT MENSCHENRECHTEN IM JAHR 2024

Anzahl der im Berichtszeitraum gemeldeten Fälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung	45
Anzahl der Beschwerden, die über die Kanäle für die eigene Belegschaft eingereicht wurden	10
Anzahl der bei den nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD eingereichten Beschwerden	0
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Entschädigungen	0 TEUR

T075 ESRS S1-17 | 104 FÄLLE VON SCHWERWIEGENDEN MENSCHENRECHTSVERLETZUNGEN UND ZWISCHENFÄLLE IM JAHR 2024

Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	0
Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (Verletzung der UN-Leitprinzipien, OECD-Leitlinien und/oder ILO-Deklaration)	0
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Entschädigungen	0 TEUR

S2 – ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette stellt für die Lufthansa Group einen wichtigen Baustein für ein verantwortungsvolles Handeln dar. Neben wirtschaftlichen Aspekten berücksichtigt sie im Einkaufsprozess auch die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf die Umwelt und auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Um den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit der eigenen Produkte und Dienstleistungen zu genügen, setzt die Lufthansa Group auf eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten, die diese Ansprüche teilen und umsetzen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Lieferanten und Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette der Lufthansa Group können Menschenrechte negativ beeinflussen – beispielsweise durch unsichere Beschäftigungsbedingungen, unangemessene Löhne oder fehlende Vereinigungsfreiheit. Die Nichteinhaltung von Gesetzen kann rechtliche Konsequenzen, Reputationsschäden und Sanktionen für die Lufthansa Group und ihre Partner nach sich ziehen, was zu Geschäftseinbußen und finanziellen Problemen führen kann. Klare Richtlinien für Lieferanten und Partner können hingegen das Vertrauen der Kunden in die Lufthansa Group stärken, Transparenz schaffen und die finanzielle und operative Stabilität fördern. Durch sozialen Dialog und Schulungen kann die Lufthansa Group zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette beitragen. Sensibilisierungs- und Entwicklungsmaßnahmen gemeinsam mit Lieferanten und Partnern können darauf hinwirken, dass Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu Gesundheits- und Sicherheitsfragen geschult und Menschenrechtsfragen sowie Nachhaltigkeitsanforderungen weiter integriert werden.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.](#)

Strategie

ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Der Schutz der Interessen aller in der Wertschöpfungskette beschäftigten Arbeitskräfte ist für die Lufthansa Group von zentraler Bedeutung. Das Unternehmen ist sich der erheblichen Auswirkungen bewusst, die es gemeinsam mit seinen Lieferanten und Geschäftspartnern und durch ihre Auswahl und ihr Management auf die Einhaltung von Menschenrechts- und Umweltstandards hat. Auch wenn die Lufthansa Group die politische Lage in den Ländern, in denen ihre Lieferanten tätig sind, nicht beeinflussen und Verstöße nicht ausschließen kann, trägt sie durch verschiedene Maßnahmen aktiv zur Achtung der Menschenrechte bei ihren Lieferanten bei.

Ziel der Lufthansa Group ist es, menschenrechts- und umweltbezogene potenzielle negative Auswirkungen frühzeitig zu erkennen und Verletzungen zu verhindern. Daher wählt das Unternehmen seine Lieferanten sorgfältig aus und verpflichtet sie vertraglich zur Einhaltung der Menschenrechte sowie von Arbeits-, Sicherheits- und Umweltschutzvorgaben.

Da Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette eine zentrale und betroffene Interessengruppe darstellen, nimmt die Lufthansa Group ihre Sichtweisen bestmöglich auf und berücksichtigt ihre Rechte zudem bei bestimmten Entscheidungen. Diesbezüglich wurden verschiedene Verfahren etabliert, um die Standpunkte der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu erfassen und sie in die Einkaufsstrategie und Lieferantenauswahl einfließen zu lassen. Zudem pflegt die Lufthansa Group eine enge Zusammenarbeit mit ihren Lieferanten, um die Einhaltung von Rechten und Standards zu fördern.



ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette identifizierten potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen sich in erster Linie auf folgende Themen. ➔ **ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.**

- Menschen- und Arbeitsrechte
- Sozialer Dialog
- Training und Entwicklungsmöglichkeiten
- Diversität und Vielfalt

Auswirkungen auf Lieferanten und nachgelagerte Geschäftspartner sind identifiziert

Die Lufthansa Group ist sich als weltweit operierender Luftverkehrskonzern über den Einfluss bewusst, den sie gemeinsam mit ihren Lieferanten und nachgelagerten Geschäftspartnern auf die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten in der Wertschöpfungskette hat. Dabei geht es insbesondere um die nachfolgenden Rechte und Pflichten. Neben fairen Arbeitsbedingungen, sicherer Beschäftigung, angemessenen Löhnen, Vereinigungsfreiheit sowie Gesundheits- und Sicherheitsstandards spielen Aspekte wie Chancengleichheit und Inklusion, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sowie die Vermeidung von Kinder- und Zwangsarbeit eine wesentliche Rolle. Lieferanten und Geschäftspartner können darüber hinaus maßgeblich zur Vielfalt und Diversität innerhalb der Wertschöpfungskette beitragen. Die Lufthansa Group kann dabei durch das Fördern einer Kultur der Vielfalt indirekten Einfluss auf ihre Lieferanten ausüben. Weiterhin liegen potenzielle positive Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in den Bereichen sozialer Dialog sowie in der Bereitstellung von Schulungen und Entwicklungsprogrammen für Lieferanten und Geschäftspartner.

Chancen fokussieren auf Richtlinien und mehr Transparenz

Basierend auf den beschriebenen potenziellen Auswirkungen bestehen die wesentlichen Chancen der Lufthansa Group insbesondere darin, bezüglich der Menschenrechte Richtlinien erlassen zu können und mehr Transparenz zu erlangen. Dies kann den Ruf des Unternehmens stärken, finanzielle und operative Stabilität sicherstellen und den Zugang zu regulierten Märkten ermöglichen, während gleichzeitig die Menschenrechte bei ihren Geschäftspartnern gefördert werden. Die Förderung von Vielfalt bei Lieferanten kann verbesserte Möglichkeiten zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Mitarbeitender zur Folge haben und somit die Produktivität und Resilienz innerhalb der Wertschöpfungskette erhöhen. Chancen ergeben sich außerdem durch nachhaltigkeitsbezogene soziale Dialoge und Schulungsmöglichkeiten für Lieferanten. So können beispielsweise Arbeitsunfälle und damit verbundene Fehlzeiten sowie Verstöße gegen Richtlinien reduziert und die Effizienz in der Lieferkette erhöht werden.

Identifizierte Risiken können sowohl die Wertschöpfungskette als auch die Lufthansa Group selbst betreffen

Neben den beschriebenen Chancen kann die Missachtung von Menschenrechts- und Arbeitsrechtsstandards und von Diversitätsrichtlinien Risiken bergen. Diese können sowohl die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette als auch die Unternehmen der Lufthansa Group betreffen. Mögliche Folgen sind Reputationsschäden und Sanktionen gegen die Lufthansa Group, ihre Lieferanten und Geschäftspartner. Soziale Unruhen, wie Streiks aufgrund von Menschenrechtsverletzungen, können zudem Ineffizienzen und verringerte Produktivität sowie erhöhte Betriebskosten in der Wertschöpfungskette zur Folge haben. Die Nichtbeteiligung an sozialen Dialogen kann weiterhin zur unzureichenden Aufnahme der Standpunkte von Lieferanten und Geschäftspartnern führen, was wiederum weniger resiliente Wertschöpfungsketten und höhere Betriebskosten zur Folge haben kann.

Die Verpflichtung der Lufthansa Group zur Wahrung von Menschen- und Arbeitsrechten sowie die daraus hervorgehenden strategischen Implikationen sind im Rahmen der Erklärung zur

Menschenrechtsstrategie, des Supplier Code of Conduct (Verhaltenskodex für Lieferanten) sowie in den Verfahrensbeschreibungen der Due-Diligence-Prozesse dargelegt. In diesem Zusammenhang strebt das Unternehmen an, auch zukünftig die identifizierten potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen seines Handelns innerhalb der Ausarbeitung der nachhaltigkeitsbezogenen Strategien der Lufthansa Group und innerhalb ihrer Geschäftstätigkeiten in der Lieferkette zu berücksichtigen. Um Chancen zu nutzen und Risiken bestmöglich abzuschwächen, hat die Lufthansa Group im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeiten Richtlinien und Due-Diligence-Prozesse implementiert. Diese umfassen beispielsweise den Supplier Code of Conduct und Verfahren zur menschenrechts- und umweltbezogenen Lieferantenrisikoanalyse. Insbesondere die Risikoanalyse dient dazu, potenzielle Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette frühzeitig zu erkennen und ihnen bestmöglich vorzubeugen. Ein weiterer Bestandteil der Due-Diligence-Prozesse ist die Umsetzung von Entwicklungs- und Korrekturmaßnahmen bei Lieferanten. In diesem Zusammenhang stellt die Durchführung von Schulungen und Weiterbildungen bei Geschäftspartnern in den Bereichen Umwelt, Arbeitssicherheit und Menschenrechte eine zentrale Möglichkeit zur Weiterentwicklung der Lieferanten dar. Als Unterzeichner der Charta der Vielfalt versteht sich die Lufthansa Group als Treiberin für Diversität und legt daher Wert auf die Achtung von Vielfalt bei Lieferanten und Geschäftspartnern. Etablierte Kanäle, wie das Beschwerdeverfahren, ermöglichen es der Lufthansa Group zudem, mit Lieferanten und Geschäftspartnern in Kontakt zu treten, Standpunkte abzufragen und mit ihnen in Dialog zu sozialen und umweltbezogenen Themen zu treten.

Die Lufthansa Group möchte die Rechte ihrer Mitarbeitenden sowie derjenigen, die über Dienstleister an den Betriebsstätten der Lufthansa Group und in der vor- und nachgelagerten Lieferkette tätig sind, wahren und ihre Sicherheit fördern. Grundlagen für die Achtung dieser Rechte sind unter anderem der Code of Conduct der Lufthansa Group, die Verordnungen zur Arbeitssicherheit sowie die Verfahren zum Beschwerdemanagement.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

In der vorgelagerten Lieferkette der Lufthansa Group werden potenziell negative Auswirkungen und finanzielle Risiken entlang der Lieferkette betrachtet. Die relevanten Arbeitnehmertypen in der Wertschöpfungskette umfassen dabei: Arbeitnehmende, die für Geschäftspartner in der vorgelagerten Wertschöpfungskette arbeiten – dies sind insbesondere Arbeitnehmende, die verschiedene Dienstleistungen durchführen oder zur Produktion von technischen Komponenten oder Waren beitragen sowie Arbeitnehmende, die an den Betriebsstätten der Lufthansa Group beispielsweise über Dienstleister angestellt sind. ➔ **S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens.**

Arbeitnehmende von Lieferanten in der nachgelagerten Lieferkette werden insbesondere in den Bereichen der Logistik sowie des Bezugs und Vertriebs von Dienstleistungen betrachtet, ebenso wie Arbeitnehmende, die in vollkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen innerhalb der Lufthansa Group tätig sind. Alle betroffenen Gruppen unterliegen den Regelungen der Lufthansa Group, einschließlich des Zugangs zum Beschwerdeverfahren.

Menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalyse soll die Lufthansa Group und ihre Lieferanten schützen

Die Lufthansa Group hat ein Risikomanagement eingerichtet mit dem Ziel, menschenrechts- und umweltbezogene potenzielle negative Auswirkungen und Rechtsgutsverletzungen im eigenen Geschäftsbereich und entlang der Lieferkette zu erkennen, zu verhindern oder zu beenden. In diesem Rahmen führt das Unternehmen jährlich sowie anlassbezogen menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalysen für alle Bestandslieferanten der Lufthansa Group durch. Im Mittelpunkt stehen dabei die geschützten Rechtspositionen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG), darunter das Verbot von Kinderarbeit und Zwangsarbeit, das Verbot aller Formen der Sklaverei, die Einhaltung von Arbeitsschutz und Koalitionsfreiheit, angemessene Löhne sowie das Verbot von Diskriminierung und die Förderung von Chancengleichheit.

Die Nichteinhaltung von Gesetzen und Rahmenwerken in Bezug auf Menschen- und Arbeitsrechte kann zu Strafen und potenziell negativen finanziellen Auswirkungen bei der Lufthansa Group sowie zu weniger resilienten Lieferketten führen. Aufgrund der menschenrechts- und umweltbezogenen Risikoanalyse 2024 erachtet die Lufthansa Group in diesem Zusammenhang insbesondere die Themen Koalitionsfreiheit und Arbeitsschutz bei ihren Lieferanten als besonders relevant. Zusätzlich werden potenziell negative Auswirkungen der Lufthansa Group in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung sowie andere Arbeits- und Menschenrechte berücksichtigt. Um eine angemessene Ermittlung, Gewichtung und Priorisierung der potenziell negativen Auswirkungen vornehmen zu können, werden die Lieferanten einer Länder-, Branchen- und Medienhinweissichtung unterzogen. Die ermittelten potenziellen negativen Auswirkungen werden unter Einbeziehung der Angemessenheitskriterien des LkSG gewichtet und priorisiert. Die zuletzt im Berichtsjahr durchgeführte Analyse ergab, dass potenziell negative Auswirkungen insbesondere in den Branchen Transport und Logistik sowie Gastgewerbe auftreten. Alle direkten Lieferanten sind Teil der Risikoanalyse, in der sie nach Handlungspriorität gewichtet werden.

Die identifizierten potenziellen finanziellen Risiken und Chancen beziehen sich auf alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und beschränken sich nicht auf spezifische Gruppen. Indirekte Lieferanten werden zudem bei substantiiertem Kenntnis einer Ad-hoc-Risikoanalyse unterzogen.

Zulieferer mit potenziell negativen Auswirkungen im Bereich der Kinderarbeit befinden sich zum Beispiel in den Ländern Senegal und Sierra Leone. Potenzielle negative Auswirkungen im Bereich der Zwangsarbeit und modernen Sklaverei wurden unter anderem im Vereinigten Königreich und in Indien identifiziert. Die identifizierten potenziell negativen Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie anderer arbeitsbezogener Rechte lassen nicht auf eine systemische Auswirkung schließen und basieren nicht auf individuellen Vorfällen, sondern auf den in der Risikoanalyse festgestellten potenziellen negativen Auswirkungen.

Der Menschenrechtsbeauftragte informiert den Vorstand der Lufthansa Group jährlich über die Ergebnisse der Risikoanalyse. Diese Ergebnisse werden zudem an weitere maßgebliche Entscheidungsträger, wie den Konzernbetriebsrat und den Konzernwirtschaftsausschuss, kommuniziert.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Grundsatzerklärung zum LkSG beschreibt das Risikomanagement der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group erwartet von ihren Beschäftigten und Lieferanten, dass sie die Menschen- und Umweltrechte achten, entsprechenden Auswirkungen und Risiken vorbeugen sowie Verletzungen verhindern, minimieren oder beenden. Um die Einhaltung von Sorgfaltspflichten in diesen Bereichen zu fördern, hat die Lufthansa Group ein Risikomanagement etabliert. Es wird in der vom Vorstand verabschiedeten, jährlichen Grundsatzerklärung zum LkSG beschrieben. Sie bildet neben dem Code of Conduct, der Konzerneinkaufsrichtlinie und dem Supplier Code of Conduct die Grundlage für die Umsetzung der Sorgfaltspflichten nach dem LkSG und spiegelt die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Führungskräfte, Mitarbeitenden und Zulieferer wider. Sie ist über die Website der Lufthansa Group öffentlich abrufbar.

Die Grundsatzerklärung gilt weltweit und für alle konsolidierten Gesellschaften der Lufthansa Group, außer wenn diese gesetzlich zu einer eigenen Erklärung verpflichtet sind. Zur Überwachung des LkSG-bezogenen Risikomanagements wurde die Funktion der/des Menschenrechtsbeauftragten in der Geschäftsleitung Personal und Infrastruktur geschaffen, die/die direkt an den Ressortvorstand und den Konzernvorstand berichtet. Die Konzernrevision prüft regelmäßig die Angemessenheit und Wirksamkeit der Umsetzung. Darüber hinaus wurde das Group Human Rights Steering Board als Lenkungsausschuss geschaffen, das Empfehlungen zum



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Risikomanagement abgeben kann. Die Grundsatzerklärung bezieht sich auf folgende im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs): Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette, Trainings- und Entwicklungsmöglichkeiten in der Wertschöpfungskette, sozialer Dialog in der Wertschöpfungskette.

Konzerneinkaufsrichtlinie verpflichtet Zulieferer zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Die Lufthansa Group erwartet von ihren Zulieferern, dass sie Menschen- und Umweltrechte achten und die Lufthansa Group darin unterstützen, entsprechende Auswirkungen und Risiken vorzubeugen und Verletzungen zu verhindern, zu minimieren oder zu beenden. Die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist somit ein Bestandteil der Konzerneinkaufsrichtlinie. Sie ist eine verpflichtende Vorgabe für alle Einkaufseinheiten der Konzerngesellschaften und ihre Beschäftigten im Beschaffungsprozess und wird zentral durch den Konzernvorstand freigegeben. Sie ist für alle Mitarbeitenden im Intranet zugänglich. Durch die Aufnahme von Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Zulieferern zu erreichen und somit auch der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden und negativen Auswirkungen vorzubeugen. Zu den Verpflichtungen der Lieferanten gehören die Achtung der zehn Prinzipien des UN Global Compact und der fünf Grundprinzipien der Internationalen Arbeitsorganisation sowie der vertraglichen Leistungen aus dem LkSG. Die Konzerneinkaufsrichtlinie bezieht sich auf folgende im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte IROs: Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette.

Supplier Code of Conduct beschreibt die Grundregeln der Zusammenarbeit für Zulieferer

Der Supplier Code of Conduct gilt für alle Zulieferer der Lufthansa Group. Er adressiert im Wesentlichen die drei Kernbereiche in Bezug auf Nachhaltigkeit: Umweltschutz, Soziales und verantwortliche Unternehmensführung. Er definiert

Mindeststandards für Lieferanten, deren Beschäftigte sowie Subunternehmen. Im Fokus stehen die Achtung der Menschenrechte, die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsstandards, der Umweltschutz und ein integriertes wirtschaftliches Handeln. Die Lufthansa Group erwartet von ihren Lieferanten, dass sie die geltenden Gesetze und Vorschriften der Länder einhalten, in denen sie Produkte oder Dienstleistungen beziehen, herstellen, anbieten oder liefern. Die Lufthansa Group toleriert kein unethisches Geschäftsverhalten, wie beispielsweise Korruption, Bestechung, Zwangsarbeit, Kinderarbeit oder die Verletzung von Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards, und untersagt diese Aktivitäten ausdrücklich. Der Supplier Code of Conduct wird durch die Funktion des Senior Vice President Procurement Group freigegeben und ist über die Internetseite der Lufthansa Group öffentlich abrufbar. Zudem beziehen sich auch die Lieferantenverträge auf ihn. Der Supplier Code of Conduct berücksichtigt folgende im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte IROs: Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette, Diversität und Vielfalt in der Wertschöpfungskette.

Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke

Die Verankerung von Menschenrechten und Nachhaltigkeit in den Geschäftsprozessen, den Richtlinien der Lufthansa Group sowie in ihren globalen Lieferketten ist eine kontinuierliche Aufgabe. Dabei orientiert sich das Unternehmen an zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen, wie

- der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte,
- dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte (International Covenant on Civil and Political Rights, ICCPR),
- dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, ICESCR),
- den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO),
- den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- den zehn Prinzipien des UN Global Compact,

- den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen,
- der Resolution der International Air Transport Association (IATA) zur Bekämpfung von Menschenhandel sowie
- an umweltbezogenen Abkommen, wie dem Minamata-Übereinkommen über Quecksilber, dem Stockholmer Abkommen über persistente organische Schadstoffe und dem Basler Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Verkehr mit gefährlichen Abfällen.

S2-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette werden in relevante Entscheidungen einbezogen

Die Lufthansa Group verfolgt einen bedarfsgerechten Ansatz zur Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette. In diesem Zusammenhang berücksichtigt die Lufthansa Group die Perspektive von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette unter anderem durch Verfahren wie die menschen- und umweltbezogene Risikoanalyse im Rahmen der Due-Diligence-Prozesse und die bedarfsgerechte Einbindung von Lieferanten. Damit will sie sicherstellen, dass potenzielle wesentliche Auswirkungen proaktiv angegangen werden. Sichtweisen der Arbeitskräfte in der Lieferkette können zudem über Vor-Ort-Audits sowie Lieferantenfragebogen im Rahmen der Präventions- und Abhilfemaßnahmen mit aufgenommen werden. Weiterhin besteht die Möglichkeit einer individuellen Kontaktaufnahme der Einkaufenden mit den Lieferanten und deren Arbeitskräften.

Die Einbeziehung von Interessenvertretern – wie zum Beispiel Betriebsräte und Gewerkschaften – stellt außerdem eine mögliche Maßnahme dar, um die Interessen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette aufzunehmen, potenzielle Auswirkungen abzuschwächen und Abhilfe bei Verstößen zu schaffen. Eine Einbeziehung erfolgt bei Bedarf und wird beispielsweise durch eine Beschwerde, eine ermittelte potenzielle Auswirkung oder einen Regelverstoß durch entsprechende Abhilfemaßnahmen veranlasst.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Vor dem Hintergrund des LkSG werden zudem branchenübergreifende Dialoge und Wirtschaftsgespräche genutzt, um Erfahrungen, Erkenntnisse und Sichtweisen auszutauschen. So nehmen das Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team und das Group Procurement Team unter anderem regelmäßig an der „Peer Learning Group Menschenrechte“ des UN Global Compact Netzwerks Deutschland und dem econsense Forum für Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft teil. Der Menschenrechtsbeauftragte der Lufthansa Group hat zudem gemeinsam mit econsense einen Human Rights Officer Roundtable mit dem Ziel des Erfahrungsaustauschs über effektives Risikomanagement etabliert.

Das Human Rights and Non-Discrimination Team koordiniert übergreifend die Aktivitäten der Lufthansa Group in Bezug auf deren menschenrechtliche Verantwortung im Sinne des LkSG. Das Group Procurement Team steuert das Risikomanagement mit Blick auf die Lieferanten der Lufthansa Group. Beide Teams werden durch Ansprechpersonen aus Fachabteilungen, wie Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, Human Resources, Compliance und Einkauf, sowie durch Key-Accounts in priorisierten Lufthansa Group Gesellschaften unterstützt.

S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Beschwerdeverfahren

Beschwerden und Hinweise zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen potenziell negativen Auswirkungen oder zu Compliance-Verstößen bei Lieferanten können vertraulich über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder die externe Ombudsperson der Lufthansa Group zur Kenntnis gebracht werden. Die Zulieferer werden zudem in den Verträgen aufgefordert, ihre eigenen Lieferanten und deren Mitarbeitende über die Hinweismeldewege der Lufthansa Group zu informieren. Die Verfahrensordnung der Lufthansa Group zum Umgang mit Hinweisen ist über die Website des Unternehmens abrufbar. Das Human Rights and Non-Discrimination Team führt alle Beschwerden zusammen und leitet sie an das Group

Procurement Team weiter. Bei Bedarf unterstützt es das Group Procurement Team auch fachlich. Bei konkreten negativen Auswirkungen oder zugewiesenen Maßnahmen geht das Group Procurement Team direkt auf die Lieferanten zu. Das Human Rights and Non-Discrimination Team kann mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette unter anderem im Rahmen des Beschwerdeverfahrens in Kontakt treten. Die Interaktion kann somit entweder über ein zentrales Expertenteam im Einkauf, über die verantwortlichen Einkäuferinnen und Einkäufer oder über die Human Rights Officer initiiert werden.

Das Beschwerdeverfahren ist für die hinweisgebende Person transparent gestaltet, wobei Vertraulichkeit, Datenschutz und rechtlich geschützte Interessen berücksichtigt werden. Wenn das Lufthansa Group Human Rights Team eine Beschwerde als nachvollziehbar bewertet, wird sie an die zuständige Abteilung weitergeleitet, die eine Ermittlung durchführt und sich mit der hinweisgebenden Person in Verbindung setzt, um die Beschwerde zu erörtern und eine detaillierte Darstellung des Sachverhalts zu erhalten. Voraussetzung hierfür ist, dass die Hinweisgebenden im Rahmen ihrer Beschwerde entweder Angaben zu ihrer Erreichbarkeit gemacht oder im Falle einer anonym über das elektronische Hinweisgebersystem erhobenen Beschwerde einen Briefkasten eingerichtet haben, über den eine Kommunikation möglich ist. Die Hauptermittlung kann, je nach Fall, die Befragung von Lieferanten, Zeuginnen und Zeugen oder anderen Parteien beinhalten, die Kenntnis über den Sachverhalt haben. Abhängig vom Ergebnis des Ermittlungsverfahrens wird entschieden, welche Abhilfe- oder Präventionsmaßnahmen notwendig sind, um die festgestellten negativen Auswirkungen oder Verstöße zu beenden, ihr Ausmaß zu minimieren oder eine Wiederholung der Verletzung zu verhindern. Diese Maßnahmen können bis hin zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen für Mitarbeitende oder zur Beendigung der Geschäftsbeziehungen reichen. Die Hinweisgebenden werden über den Abschluss des Beschwerdeverfahrens und dessen Ergebnis unterrichtet. Nach Abschluss des Verfahrens findet eine Nachverfolgung der Umsetzung der Abhilfemaßnahmen durch die Lufthansa Group statt. Die Ergebnisse der

Umsetzung werden evaluiert. Dies kann, je nach Fall, im Austausch mit der hinweisgebenden Person erfolgen.

Im Rahmen des Beschwerdeverfahrens hat die Lufthansa Group verschiedene Beschwerdekanaäle eingerichtet. So können Beschwerden schriftlich über das unternehmenseigene elektronische Hinweisgebersystem der Lufthansa Group (auch anonym), schriftlich, telefonisch oder persönlich über die Ombudsperson der Lufthansa Group, schriftlich per E-Mail an das Lufthansa Group Human Rights Office sowie schriftlich per Brief an die Geschäftsanschrift der Deutschen Lufthansa AG eingereicht werden.

Informationen zur Erreichbarkeit der Beschwerdekanaäle – dazu zählen Telefonnummern, Weblinks, E-Mail-Adresse, Geschäftsanschriften und Angaben zur Ombudsperson – sind in der Verfahrensordnung für Beschwerdeverfahren enthalten, die auf der Internetseite der Lufthansa Group abrufbar ist. Das eigene, elektronische Hinweisgebersystem der Lufthansa Group und die Ombudsperson stehen den Hinweisgebenden in mehreren Sprachen zur Verfügung. Mitarbeitende der Lufthansa Group können Beschwerden darüber hinaus über alle Kanäle erheben, die zu diesem Zweck zwischen den Arbeitnehmervertretungen und dem jeweiligen Unternehmen der Lufthansa Group vereinbart wurden.

Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird mindestens einmal im Jahr sowie anlassbezogen überprüft. Eine anlassbezogene Überprüfung erfolgt, wenn die Lufthansa Group mit einer wesentlich veränderten oder erweiterten Risikolage im eigenen Geschäftsbereich oder bei ihren unmittelbaren Zulieferern rechnen muss, etwa durch die Einführung neuer Produkte, Projekte oder eines neuen Geschäftsfelds. Die Überprüfung umfasst unter anderem die tatsächliche Inanspruchnahme des Beschwerdeverfahrens durch Hinweisgebende, die Einhaltung der Verfahrensordnung, die Überwachung gegebenenfalls ergriffener Abhilfemaßnahmen und die gegebenenfalls erforderliche Anpassung der nach dem LkSG erforderlichen Risikoanalysen. Die Überprüfung der Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens erfolgt durch den Menschenrechtsbeauftragten



und die Konzernrevision der Lufthansa Group. Um die Einbeziehung von Zielnutzenden und Interessenträgern zu fördern, werden die Lieferanten der Lufthansa Group in ihren Vertragsdokumenten aufgefordert, ihre Beschäftigten sowie die eigenen Lieferanten und deren Beschäftigte darauf hinzuweisen, dass Beschwerdekanaäle seitens der Lufthansa Group zur Verfügung stehen.

Im Jahr 2024 wurden über den Lufthansa Group Beschwerdekanaal sechs Vorfälle in den Bereichen sexuelle Belästigung (2), Vorenthalten eines angemessenen Lohns (2) und Ungleichbehandlung (2) gemeldet. Diese erhaltenen Beschwerden wurden eingehend geprüft und Rückmeldungen bei den entsprechenden Lieferanten eingeholt. Nach konkreter Prüfung konnte bis zur Berichtslegung keine der Beschwerden bestätigt werden, weshalb keine weiterführenden Abhilfemaßnahmen ergriffen wurden. Somit konnten im Berichtsjahr ebenfalls keine realen Fälle der Nichteinhaltung der referenzierten internationalen Rahmenwerke im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette festgestellt werden.

Schutz vor Vergeltungsmaßnahmen gegenüber hinweisgebenden Personen ist etabliert

Die Lufthansa Group verfolgt eine Null-Toleranz-Politik in Bezug auf Vergeltungsmaßnahmen gegenüber hinweisgebenden Personen und schützt, soweit rechtlich möglich, Hinweisgebende vor Benachteiligung aufgrund von Beschwerden. Grundsätzlich gilt, dass jedes Beschwerdeverfahren vertraulich durchgeführt wird und niemand außerhalb des Verfahrens über die Identität der hinweisgebenden Person informiert wird. Ausnahmen von dieser Regel bestehen in gesetzlich zulässigen Fällen im Rahmen des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes. Hinweisgebende, die Mitarbeitende der Lufthansa Group sind, sind in allen Unternehmen der Lufthansa Group vor Benachteiligungen, disziplinarischen Maßnahmen und Diskriminierungen wegen einer Beschwerde geschützt.

Vergeltungsmaßnahmen gegen Hinweisgebende werden nicht toleriert. Sie werden untersucht, wenn sie der Lufthansa Group über die genannten Beschwerdekanaäle gemeldet

werden. Disziplinarische Maßnahmen gegen Beschwerdegegnerinnen und -gegner können die Folge sein. Bei Hinweisen auf Vergeltungsmaßnahmen ist die Beschwerdestelle unverzüglich zu informieren. Entsprechend werden auch hinweisgebende Personen, die keine Mitarbeitenden der Lufthansa Group sind, geschützt. Die Lufthansa Group beabsichtigt, sich gegenüber Zulieferern dafür einzusetzen, dass weder Nachforschungen nach der Identität eines Hinweisgebenden angestellt noch Hinweisgebende benachteiligt oder bestraft werden. Personenbezogene Daten werden im Rahmen des Beschwerdeverfahrens unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorgaben erhoben, verarbeitet, übermittelt und gespeichert. § 10 Abs. 1 LkSG findet Anwendung. Hinweisgebende werden auf der Internetseite, durch die auf das elektronische Hinweisgebersystem zugegriffen werden kann, darüber informiert, wie sie geschützt werden und anonym bleiben können. Weiterhin wird hier hervorgehoben, dass die Lufthansa Group Hinweisgebende vor Vergeltungsmaßnahmen schützt. Diese Vorkehrungen sind in der öffentlich zugänglichen Verfahrensordnung für das Beschwerdeverfahren beschrieben.

S2-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Nachhaltigkeitskriterien werden bei der Auswahl der Lieferanten berücksichtigt

Die Lufthansa Group hat ihre Beschaffungsprozesse so angepasst, dass Nachhaltigkeitskriterien bereits bei der Auswahl der Lieferanten eine wesentliche Rolle spielen. So sollen bereits im Ausschreibungsprozess in der Spezifikation menschenrechtliche und umweltbezogene Anforderungen aufgenommen werden. Diese sind verpflichtend in die Bewertungsmatrix bei der Lieferantenauswahl aufzunehmen.

Lieferanten werden zudem grundsätzlich vor Vertragsabschluss auf die Einhaltung der Menschenrechte, von Arbeits- und Umweltstandards sowie Integrität geprüft. In diesem Zusammenhang wird ein Lieferantenüberprüfungsprozess durchgeführt, um mögliche Risiken und potenziell negative Auswirkungen beim Zulieferer zu erkennen. Fällt ein Zulieferer in eine Risikokategorie, wird eine tiefere Überprüfung durchgeführt, auch unter Hinzuziehung externer Quellen. Indem die Lufthansa Group Verpflichtungen in Verträge mit Zulieferern aufnimmt, soll ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Zulieferern erreicht werden, sodass Risiken für negative Auswirkungen möglichst gar nicht erst entstehen. Neben externen Datenquellen werden bei dieser Prüfung auch interne Erkenntnisse, wie Hinweise über die Beschwerdekanaäle inklusive des anonymen Hinweisgebersystems, berücksichtigt. Durch die Anforderungen zu Menschenrechten und Umweltaspekten im Einkaufsprozess möchte die Lufthansa Group sicherstellen, dass Geschäftsbeziehungen nur mit solchen Unternehmen eingegangen werden, die die Ansprüche der Lufthansa Group teilen und umsetzen. Ergänzend dazu sollen die Zulieferer mit den Ausschreibungsunterlagen über den Supplier Code of Conduct informiert werden, der die Erwartungshaltung der Lufthansa Group gegenüber ihren Zulieferern formuliert.

Koalitionsfreiheit für die Beschäftigten in der Wertschöpfungskette wurde von der Lufthansa Group als besonders relevant eingestuft. Als Teil der Risikoanalyse wird sie kontinuierlich überwacht und evaluiert. Globale Rahmenvereinbarungen mit internationalen Gewerkschaftsbünden wurden in diesem Zusammenhang bisher noch nicht abgeschlossen.

Abhilfemaßnahmen werden im Bedarfsfall gemeinsam mit dem betroffenen Unternehmen erarbeitet

Einmal wöchentlich findet ein Austausch zwischen den Expertinnen und Experten der Abteilung Menschenrechte und Group Procurement statt. Hier werden etwaige Beschwerden und wesentliche negative Auswirkungen sowie mögliche Maßnahmen und das weitere Vorgehen besprochen. Das zentrale Expertenteam im Group Procurement verfolgt die Durchführung der Maßnahmen nach.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Sollte die Lufthansa Group eine eingetretene oder unmittelbar bevorstehende Verletzung von Menschenrechten oder umweltbezogenen Pflichten feststellen, ergreift sie angemessene Abhilfe- und Präventionsmaßnahmen. Sofern eine Beendigung, Verhinderung oder Minimierung einer Verletzung bei einem Zulieferer nicht möglich ist, entwickelt und implementiert die Lufthansa Group ein angemessenes Abhilfe- und/oder Präventionskonzept. Bei der Erstellung und Umsetzung eines Abhilfekonzpts werden verschiedene Maßnahmen in Betracht gezogen. Zunächst soll ein Plan zur Beendigung oder Minimierung der Verletzung gemeinsam mit dem verursachenden Unternehmen erarbeitet und umgesetzt werden. Zur Risikominimierung kann ein temporäres Aussetzen der Geschäftsbeziehung erfolgen. Als letztes Mittel behält sich die Lufthansa Group vor, Geschäftsbeziehungen zu beenden.

Die Lufthansa Group verfolgt die Umsetzung der Abhilfemaßnahmen nach. Die Ergebnisse der Umsetzung werden evaluiert. Dies kann, je nach Fall, unter anderem auch durch den Austausch mit der hinweisgebenden Person erfolgen.

Werden potenziell negative Auswirkungen bei einem Zulieferer festgestellt, können geeignete Maßnahmen nach einer definierten Logik basierend auf Risikokategorien ausgewählt werden. Dies erfolgt für Zulieferer durch ein zentrales Expertenteam im Einkauf. Gemeinsam mit den verantwortlichen Einkäuferinnen und Einkäufern werden daraufhin Maßnahmen mit dem Lieferanten vereinbart, besprochen und nachgehalten. Diese können beispielsweise Sensibilisierungsschulungen, Stellungnahmen oder Vertragsüberprüfungen mit etwaigen Anpassungen beinhalten.

Wird eine spezifische negative Auswirkung bei einem Zulieferer festgestellt, wird ebenfalls der eigene Verursachungsbeitrag überprüft. Darunter fällt auch die Prüfung von Lieferzeiten, Einkaufspreisen und die Dauer der Vertragsbeziehung. Unter Auswertung dieser Aspekte werden dann entsprechende Abhilfemaßnahmen direkt ergriffen oder gezielt Maßnahmenpläne zur Abhilfe erstellt.

In Bezug auf Geschäftspartner in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wurden im Jahr 2024 folgende Präventionsmaßnahmen durchgeführt, geplant oder befinden sich in Umsetzung: Über 200 interne und externe Überprüfungen von kritischen Lieferanten und externen Vorfällen wurden abgeschlossen und über 50 weitere initiiert. Weiterhin wurden über 25 Selbstbewertungsfragebogen von Geschäftspartnern sowie in zehn Fällen weiterführende Informationen in Form von individuellen Erklärungen und Lieferantkontaktaufnahmen eingefordert. Zudem wurde ein Lieferantentraining durchgeführt, und es wurden in zehn Fällen weitergehende Dokumente bei Lieferanten angefordert, die in sieben Fällen bereits geprüft werden konnten. Dabei handelt es sich unter anderem um die Überprüfung von Zertifikaten, Codes of Conduct, Diskriminierungs- und Menschenrechtsverfahren oder Verfahrensordnungen für Beschwerdeverfahren der Lieferanten. Zusätzlich wurden bei sieben Lieferanten die mit der Lufthansa Group bestehenden Verträge inklusive deren Bedingungen geprüft und, sofern notwendig, bezüglich ESG-Kriterien angepasst oder erweitert. Die Umsetzung sowie Überwachung dieser Maßnahmen erfolgen durch ein zentrales Expertenteam im Group Procurement in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Einkäuferinnen und Einkäufern. Die ergriffenen Maßnahmen zielen darauf ab, die Lieferantebasis der Lufthansa Group insbesondere in Bezug auf Menschenrechtsaspekte kontinuierlich zu verbessern. Die Lufthansa Group hat bislang direkte Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette noch nicht im Detail betrachtet und entsprechend keine weiteren Maßnahmen hinterlegt.

Menschenrechtsbeauftragter stellt Verankerung im Unternehmen sicher

Um das Risikomanagement zu überwachen, wurde die Funktion der/des Menschenrechtsbeauftragten im Vorstandsressort „Personal und Infrastruktur“ mit direkter Berichtslinie an den Ressortvorstand geschaffen. Dieser wird vom Vice President Labor Relations Ground ausgeübt. Der Menschenrechtsbeauftragte informiert den Konzernvorstand in regelmäßigen Abständen und anlassbezogen über die Arbeit der zuständigen Beschäftigten. Zur Unterstützung des Menschenrechtsbeauf-

tragten und um Kontrollen der Umsetzungsebene durchzuführen, wird die Konzernrevision eingesetzt. Die Konzernrevision prüft regelmäßig die Angemessenheit und Wirksamkeit der Umsetzung. Zudem wurde mit dem Group Human Rights Steering Board ein Lenkungsgremium geschaffen, das Empfehlungen und Entscheidungen zum Risikomanagement treffen kann. Es besteht aus den Leitenden der Nachhaltigkeits-, Compliance-, Revisions-, Einkaufs- und Arbeitssicherheitsabteilung unter Vorsitz des Menschenrechtsbeauftragten.

Einhaltung von menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten wird mit Hilfe von Audits geprüft

Mit Hilfe von Audits wird innerhalb der Lufthansa Group geprüft, ob die menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten tatsächlich eingehalten werden und ob das Risikomanagement der Lufthansa Group angemessen ist. Die Audits werden primär von der Konzernrevision durchgeführt. Bei unmittelbaren Lieferanten – und anlassbezogen bei mittelbaren Lieferanten – können Audits basierend in Einzelfällen durch externe Auditoren geprüft werden. Zusätzlich fließen die Erkenntnisse in die nachhaltigkeitsorientierte Ausgestaltung der Beschaffungsprozesse und Einkaufsstrategie ein.

Die Zuweisung und das Nachhalten von vorbeugenden, abschwächenden oder abhelfender Maßnahmen gegenüber direkten Zulieferern und die Umsetzung der Sorgfaltspflichten bei mittelbaren Zulieferern werden darüber hinaus elektronisch verfolgt und bewertet. Dadurch wird eine kontinuierliche Nachverfolgung der Maßnahmen ermöglicht. Eine Maßnahme mit positivem Ergebnis kann zur Verbesserung der Risikobewertung beitragen, eine Maßnahme mit negativem Ergebnis – wie beispielsweise ein Audit mit kritischen Befunden – kann zur Verschlechterung der Risikobewertung beitragen. Zusätzlich finden bei risikobehafteten Lieferanten Medienauswertungen statt. Verletzungen, die durch eine Medienbeobachtung, über den Beschwerdemechanismus oder andere Befunde festgestellt werden, tragen ebenfalls zur Verschlechterung der Risikobewertung bei. Die Bewertung reflektiert damit stets die aktuelle Risikolage und hilft dabei, Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S4 – Konsumenten und Endverbraucher

Lufthansa Group setzt sich für Arbeitssicherheit der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette ein

Die Lufthansa Group setzt sich auch im Bereich der Arbeitssicherheit für die Beschäftigten in Gemeinschaftsunternehmen und bei Lieferanten ein. Neben den regulären Arbeitnehmenden will die Lufthansa Group auch Mitglieder besonders schutzbedürftiger Gruppen in den Fokus nehmen. Dies wird durch verschiedene Aktivitäten unterstützt, die unter anderem im Code of Conduct der Lufthansa Group, dem Supplier Code of Conduct und der Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschen- und Umweltrechte festgehalten sind. Unter anderem beinhaltet der Supplier Code of Conduct die Einhaltung von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz und fordert die Einhaltung der jeweils geltenden Rechte am Arbeitsort der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.

Kennzahlen und Ziele

S2-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die Abteilung Group Procurement der Lufthansa Group hat sich zum Ziel gesetzt, wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bei der Ausgestaltung relevanter Einkaufsprozesse zu berücksichtigen. Ziel ist es, potenzielle Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance-Risiken und diesbezügliche Verstöße in der Lieferkette zu erkennen, um sie mit geeigneten Maßnahmen systematisch verhindern, minimieren oder beenden zu können. Bei der Ableitung von Zielen werden sowohl die Ergebnisse der vorhergegangenen Risikoanalysen als auch die eingegangenen Beschwerden über das Beschwerdeverfahren herangezogen. Daraus gewonnene Erkenntnisse fließen fallabhängig in die Weiterentwicklung des Risikomanagements ein.

Die übergeordneten Ziele wurden auf relevante Bereiche heruntergebrochen und konkretisiert. Hierzu zählen unter anderem die Implementierung einer Risikoanalyse für Bestandslieferanten unter Verwendung des entsprechenden, bereits implementierten Systems zur Risikoanalyse sowie die kontinuierliche Aktualisierung von Lieferantenfragebogen auf Basis regulatorischer Vorgaben und Erkenntnisse – beispielsweise aus der Risikoanalyse. Auch die kontinuierliche Aktualisierung der entsprechenden Klauseln in den Vertragsvorlagen stellt ein Ziel dar, ebenso wie fortlaufende Anstrengungen zur kontinuierlichen Verbesserung und Weiterentwicklung von Lieferanten in Bezug auf ihre Nachhaltigkeitsleistung. Im Falle von identifiziertem Handlungsbedarf sollen zudem konkrete Maßnahmen mit Lieferanten vereinbart werden.

S4 – KONSUMENTEN UND ENDVERBRAUCHER

Eine konsequente Kundenorientierung, operationelle Stabilität, innovative Produkte und Services sowie der Fokus auf Qualität sind für die Lufthansa Group essenziell. Das Unternehmen stellt dabei verlässliche Reiselösungen und Kundenservices, individuelle Erlebnisse sowie einfache und flexible Prozesse in den Mittelpunkt. Sie sind Voraussetzung für eine langfristige Kundenbeziehung.

Das Kundenspektrum der Lufthansa Group reicht von Privat- und Geschäftsreisenden über Unternehmenskunden, wie Logistik- und Speditionsfirmen, bis hin zu Fluggesellschaften sowie Wartungs-, Reparatur- und Überholungs-Dienstleistern. Ergänzt wird das Kundenportfolio durch Flugschulen und Luftfahrtorganisationen, die Trainingslösungen der Lufthansa Group nutzen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf den Datenschutz, damit Kundinnen und Kunden fundierte Entscheidungen treffen können und ihre persönlichen Daten dabei geschützt sind. Dies stärkt das Vertrauen der Kundinnen und Kunden, erhöht

die Kundenbindung und reduziert die Kosten im Kundenservice. Qualitativ hochwertige Informationen sind dabei entscheidend, da Haftungskosten und regulatorische Strafen bei Unfällen oder irreführenden Informationen das Vertrauen und die Loyalität der Kunden mindern können. Die Gesundheit und Sicherheit der Kunden sind ebenfalls von großer Bedeutung, da eine unsachgemäße Handhabung und Wartung der Produkte und Dienstleistungen der Lufthansa Group Verletzungs- und Unfallrisiken bergen können. Ein effektives Sicherheitsmanagement erhöht die Kundenzufriedenheit und verschafft Wettbewerbsvorteile. Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Strategie

ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Ansichten, Interessen und Standpunkte sowie Rechte der Kundinnen und Kunden fließen in Form von Rückmeldungen zu den Produkten und Dienstleistungen in die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells der Lufthansa Group ein. Das Produktportfolio wird auf dieser Basis stetig und in enger Abstimmung mit den Kundinnen und Kunden angepasst. Diese Anpassungen werden im dafür geschaffenen „Co-Creation Hub“ getestet und überprüft. Hierdurch können die Kundinnen und Kunden eine aktive Rolle in der Gestaltung und Weiterentwicklung von Produkten einnehmen. Diese Entscheidungen wirken sich auch auf die Ausarbeitung der Strategie und das Setzen von Schwerpunkten der Lufthansa Group aus. So passt die Lufthansa Group ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell an die Rückmeldungen und das Verhalten ihrer Kundinnen und Kunden sowie an technologische Fortschritte an. [ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger](#).



ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Lufthansa Group strebt an, die Persönlichkeitsrechte, die Sicherheit und den Schutz der persönlichen Daten aller ihrer Kundinnen und Kunden zu gewährleisten und jegliche individuellen Bedürfnisse, wie zum Beispiel von Kindern, Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Privatreisenden, zu berücksichtigen.

Die Lufthansa Group sieht potenzielle negative Auswirkungen bei gewissen Produkten und Dienstleistungen, die die Gesundheit und Sicherheit beeinträchtigen können. Dazu zählen das Catering sowie Fehlfunktionen etwaiger Produkte beziehungsweise Dienstleistungen.

Um Sicherheitsrisiken bei Produkten oder Dienstleistungen zu vermeiden, stellt die Lufthansa Group ein internes Handbuch für Verfahrensanweisungen bereit. Dieses Handbuch adressiert insbesondere die Einhaltung der internen Verhaltensregeln und Verfahrensanweisungen in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, Personensicherheit sowie den Schutz von Kindern. Damit verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, eine verantwortungsbewusste Nutzung ihrer Produkte und Dienstleistungen zu gewährleisten und Standards für alle Mitarbeitenden zu etablieren.

Bedeutende Chancen sieht die Lufthansa Group darin, ihr Geschäftsmodell an Kundenwünschen auszurichten, um Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Dazu können beispielsweise Kundenrückmeldungen für Verbesserungen genutzt, Treueprogramme etabliert oder auch die Nachfrage zu Reisen in der Business Class für Privatreisende generiert werden.

Für die Lufthansa Group besteht zudem eine Chance, über das Angebot und den Verkauf sogenannter „Green Fares“ und „Sustainable Choice“ bei Lufthansa Cargo einen Vorteil gegenüber Wettbewerbern zu erzielen, die solche Tickets beziehungsweise die zusätzlich buchbaren Produktbestand-

teile nicht anbieten. Durch „Green Fares“ und „Sustainable Choice“ können Kundinnen und Kunden die errechneten flugbezogenen CO₂-Emissionen ihrer Reise ausgleichen.

Datenschutz, Privatsphäre und Sicherheit von personenbezogenen Daten sind Kundenvorteile

Als Basis einer vertrauensvollen Geschäftsbeziehung möchte die Lufthansa Group die persönlichen Daten ihrer Kundinnen und Kunden schützen. Die Nichteinhaltung von Datenschutzgesetzen, wie zum Beispiel der deutschen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), sowie die Gefährdung der Kundensicherheit werden als Risiken betrachtet, da Geldstrafen, Sanktionen und Reputationsschäden entstehen können. Im Hinblick auf den Datenschutz sieht die Lufthansa Group ein Risiko in Cyber-Angriffen, das durch die fortschreitende Digitalisierung zunimmt.

Chancen werden in vertrauensvollen Geschäftsbeziehungen gesehen, die auf etablierten Datenschutzpraktiken und einer damit einhergehenden Kundenzufriedenheit basieren. Mit ihrem Informationssicherheitsmanagement im Rahmen der Konzern-Datenschutzrichtlinie strebt die Lufthansa Group einen systematischen und nachhaltigen Schutz von Informationen an, unter Berücksichtigung operativer und wirtschaftlicher Aspekte. Ziel ist es, Informationen vor Manipulationen, unerlaubten Zugriffen und Verlust zu schützen und ein wirksames Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Das erforderliche Maß der Informationssicherheit richtet sich nach dem Schutzbedarf der zu verarbeitenden Informationen und – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit – nach verfügbaren, zukunftssicheren Technologien.

Lufthansa Group engagiert sich für Gesundheitsschutz und Sicherheit der Kundinnen und Kunden

Die Produkte und Dienstleistungen der Lufthansa Group können die Gesundheit und Sicherheit ihrer Kundinnen und Kunden über alle Kundengruppen hinweg gefährden. Sie können im Kontext einer mangelhaften Wartung, Bordverpflegung oder Hygiene stehen. Risiken sieht die Lufthansa Group in globalen Pandemien oder Krankheitsausbrüchen, da diese

sowohl das Passagieraufkommen als auch die in den Flugzeugen umzusetzenden Gesundheitsprotokolle beeinflussen können.) Als Chance betrachtet das Unternehmen die Einführung und Einhaltung strenger Gesundheits- und Sicherheitsstandards sowie die klare Kommunikation darüber an die Kundinnen und Kunden, um das Vertrauen der Fluggäste zu stärken. Dies trägt zur Kundenloyalität bei, da sich die Fluggäste sicher und gut informiert fühlen.

Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortlich

Marketingaktivitäten bergen Risiken für die Lufthansa Group, wenn falsche oder missverständliche Werbebotschaften, beziehungsweise nicht zugängliche Produktinformationen, das Vertrauen der Kundinnen und Kunden beeinträchtigen oder zu Haftungen und Schadensersatzforderungen führen. Das Unternehmen ist daher bestrebt, in seinen Produktversprechen und Produktangaben wahrheitsgemäße und nicht irreführende Aussagen zu treffen, um das Risiko für Klagen sowie damit verbundene Reputationsschäden zu minimieren.

Lufthansa Group unterstützt Familien und Menschen mit Behinderung

Die Lufthansa Group sieht sowohl Risiken als auch Chancen im Umgang mit Familien und Menschen mit Behinderung. Risiken sind in einem Anstieg der Betriebskosten aus neuen oder sich ändernden weltweiten Vorschriften zum Schutz dieser Gruppen zu sehen, während Chancen in den positiven Auswirkungen der Lufthansa Group liegen, wie durch Angebote von bedarfsgerechten Dienstleistungen.

Der Lufthansa Group ist bewusst, dass gerade Familien mit Säuglingen und Kleinkindern auf Flugreisen besonderen Herausforderungen ausgesetzt sind. So befinden sich an Bord der Passagier-Airlines der Lufthansa Group spezielle Sicherheitsmaßnahmen, wie Spezialgurte oder Sitze mit zusätzlichen Sauerstoffmasken. Für allein reisende Kinder bietet die Lufthansa Group zudem ergänzende Betreuungsangebote an, die die Sicherheit und das Wohlbefinden der Kinder an Bord unterstützen sollen.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S4 – Konsumenten und Endverbraucher

Zur Unterstützung von Familien, insbesondere solchen, die mit kleinen Kindern reisen, bieten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group familienfreundliche Dienstleistungen an, wie beispielsweise einen vorrangigen Einsteigevorgang für Familien, Unterhaltungsangebote für Kinder an Bord und spezielle Mahlzeiten. Diese Angebote tragen zum Schutz der Kinder bei und sollen gleichzeitig das Reiseerlebnis für Familien mit kleinen Kindern angenehmer gestalten und so zu einer Steigerung der Kundenzufriedenheit beitragen.

Zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung bietet die Lufthansa Group neben den regulären Passagierprozessen zusätzliche Verfahren an – dazu zählen eine spezielle Unterstützung beim Einsteigevorgang sowie ein leichter Zugang zu digitalen Informationen über Website oder Apps. Durch barrierefreie Benutzeroberflächen, erhöhte Schriftgrößen, Kontraste sowie einer einfachere Navigation wird die Nutzung der Apps erleichtert.

Angemessene Produktgestaltung birgt Chancen und Risiken

Die Lufthansa Group ist sich bewusst, dass die angemessene Gestaltung von Produkten und Dienstleistungen sowohl negative Auswirkungen als auch Risiken und Chancen mit sich bringen kann. Negativ können sich etwa im Premiumsegment hohe Preise für Flüge und Services der Lufthansa Group auswirken, da sie für benachteiligte Menschen nicht bezahlbar sind und diese ausschließen. Gleichzeitig sind mit dem Premiumangebot und der reduzierten Zugänglichkeit und Erschwinglichkeit für bestimmte Kundengruppen finanzielle Risiken im Sinne von Umsatzrückgang und Reputationsschäden verbunden. Auch Passagiere mit eingeschränkter Mobilität und besonderen Bedürfnissen können von negativen Auswirkungen betroffen sein. Wesentliche Auswirkungen ergeben sich dabei aus potenziellen Dienstleistungslücken für diese Fluggäste – wie beispielsweise Schwierigkeiten bei der Zugänglichkeit an Flughäfen oder beim Ein- und Aussteigen. Um zudem unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, bietet die Lufthansa Group verschiedene Reiseklassen und Leistungspakete an. Für Fluggäste, die von Verspätungen betroffen sind, bietet die Lufthansa Group entsprechende Services wie

Umbuchungsmöglichkeiten oder auch Hotelübernachtungen. Schwachstellen entlang der Reise werden im Rahmen des „Passenger Satisfaction Tracking“ (PST) identifiziert.

Bei der angemessenen Produktgestaltung erkennt die Lufthansa Group, dass umweltbewusste Verbraucherinnen und Verbraucher zunehmend besorgt über die Auswirkungen des Klimawandels sind und entsprechend höhere Erwartungen an umweltfreundliche Geschäftsreisen haben. Diese Kundinnen und Kunden sind besonders sensibel gegenüber der ökologischen Bilanz von Unternehmen und legen Wert auf nachhaltige Alternativen, auch bei der Wahl ihrer Transportmittel. Für die Lufthansa Group ist es daher relevant, ein Verständnis darüber zu erlangen, wie stark diese Verbraucherinnen und Verbraucher durch Umweltfragen beeinflusst werden und welche Auswirkungen der Klimawandel auf ihre Entscheidungsmuster hat. Dazu gehören auch Bedenken hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes und der allgemeinen Umweltbelastungen, die mit dem Flugbetrieb verbunden sind. Daher bietet die Lufthansa Group ihren Kundinnen und Kunden beispielsweise Informationen zum CO₂-Ausstoß des jeweiligen Flugs. Das Unternehmen arbeitet daran, diese Bedürfnisse und Sorgen besser zu verstehen, um gezielte Maßnahmen zur Reduktion der eigenen Umweltauswirkungen zu entwickeln – unter anderem mit ihren Angeboten von „Green Fare“-Tickets oder dem zusätzlich buchbaren Produktbestandteil „Sustainable Choice“ von Lufthansa Cargo.

Zudem bieten Investitionen in digitale Produkte und Dienstleistungen Chancen zur Verbesserung des Kundenerlebnisses sowie der damit einhergehenden Produktgestaltung. Beispiele hierfür sind ein durch künstliche Intelligenz gesteuerter Kundenservice, automatische Flugumbuchungen und eine datengesteuerte Personalisierung.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S4-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern

Der Lufthansa Group ist bei ihrem Handeln die Wertschätzung von Menschen wichtig – unabhängig von nationaler und ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Das Unternehmen wendet sich konsequent gegen jede Art der Diskriminierung und hat dies in einer Grundsatzerklärung verankert. ➔ **S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.**

Zu den Zielen der Lufthansa Group gehören die Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit ihrer Kundinnen und Kunden sowie die umfassende Sicherstellung des Schutzes personenbezogener Daten. Beide Aspekte sind fest im Code of Conduct verankert. ➔ **G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung.**

Durch die konsequente Einhaltung globaler Datenschutzvorschriften und das integre Handeln der gesamten Lufthansa Group beabsichtigt das Unternehmen, diese Standards umzusetzen. Relevante Informationen hierzu sind auf der Internetseite der Lufthansa Group frei zugänglich. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird kontinuierlich überwacht und vom Vorstand der Lufthansa Group aktiv gefördert und vorgelebt. ➔ **G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung.**

Konzernrichtlinie dient dem Datenschutz bei der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group möchte digitale Technologien verantwortungsvoll für alle Kundinnen und Kunden einsetzen und den Schutz aller personenbezogenen Kundendaten im Einklang mit ihrer Konzern-Datenschutzrichtlinie gewährleisten. Diese Richtlinie zielt darauf ab, die Privatsphäre der Kundinnen und Kunden zu wahren und die Sicherheit ihrer Daten sicherzustellen. Dabei sollen nicht nur die geltenden



Datenschutzverordnungen eingehalten, sondern auch zusätzliche regulatorische Anforderungen berücksichtigt werden. Die Richtlinie wurde vom Vorstand der Lufthansa Group verabschiedet, gilt für alle Bereiche der Lufthansa Group und ist für alle Mitarbeitenden verfügbar.

Lufthansa Group Passagier-Airlines setzen Sicherheitskonzepte und Kommunikationsmaßnahmen um

Im Geschäftsbereich der Passagier-Airlines der Lufthansa Group steht die Sicherheit der Fluggäste an oberster Stelle. Flugrisiken, die für Kundinnen und Kunden durch den Betrieb der Lufthansa Group Airlines entstehen können, sollen minimiert werden. Darüber hinaus möchten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group ihre Fluggäste vor Bedrohungen von außen schützen. So werden zum Beispiel die Flugzeuge nach den geltenden Vorschriften gesichert, wenn keine Besatzung an Bord ist. Dies umfasst umfassende Zugangskontrollen mittels elektronischer Sicherheitssysteme, die Unterbringung der Flugzeuge in gesicherten Bereichen sowie die Ausstattung sensibler Bereiche mit Sicherheitsverriegelungen und Plomben, die einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen werden.

Das Unternehmen hat umfassende Konzepte implementiert, die die Bedürfnisse bestimmter Passagiergruppen berücksichtigen. Auf diese Weise möchte die Lufthansa Group auch deren Sicherheit gewährleisten. Im Fokus stehen dabei Kinder sowie Menschen mit Behinderung. Für diese Gruppen hält die Lufthansa Group bestimmte Serviceangebote bereit, wie unter anderem ausgewiesene Sitzplätze. Wenn unbegleitete Minderjährige an Bord der Flugzeuge sind, werden sie während des gesamten Flugs von qualifizierten Betreuungspersonen begleitet. Es existieren detaillierte Vorgaben zum Umgang mit unbegleiteten Minderjährigen oder Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität, die über die Buchungssysteme und vom Bodenpersonal sowie von den Flugbesatzungen der Lufthansa Group umgesetzt werden.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group unternehmen Anstrengungen, um die Kommunikation – basierend auf Kundenpräferenzen und Reiseverlauf – für ihre Kundinnen und

Kunden zu personalisieren. Dazu gehören maßgeschneiderte Angebote, Reisevorschläge und Treueprämien, die über verschiedene Kanäle kommuniziert werden. Die Verwendung von Kundendaten zur Personalisierung erfolgt im Einklang mit den Datenschutzbestimmungen und der Einwilligung der Kundinnen und Kunden.

Darüber hinaus folgt die Lufthansa Group weiteren internationalen Rahmenwerken, die auch für ihre Kundinnen und Kunden gelten – wie etwa der Resolution der International Air Transport Association (IATA) zur Bekämpfung von Menschenhandel und dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte. ➔ **S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.**

Lufthansa Technik verfolgt konkrete Managementansätze für Firmenkunden

Lufthansa Technik hat Vorgehensweisen zum Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit ihren Kundinnen und Kunden festgelegt. Die Leistungen von Lufthansa Technik sind gezielt auf die Bedürfnisse von Firmenkunden zugeschnitten. Dabei soll sichergestellt werden, dass sämtliche rechtlichen und luftfahrtrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. So soll ein konsistenter und qualitativ hochwertiger Service in allen Segmenten und Geschäftsbereichen gewährleistet werden. Ein integriertes Managementhandbuch gibt einen Überblick über das prozessorientierte, integrierte Managementsystem der Lufthansa Technik. Es richtet sich an alle Mitarbeitenden, Führungskräfte, Behörden und Firmenkunden. Darin sind unter anderem Prozesse definiert, die sicherstellen sollen, dass die Vertriebsabteilung von Lufthansa Technik in Übereinstimmung mit den Kundenanforderungen und Qualitätsstandards arbeitet. Zudem sind die wichtigsten Verfahren in die Ergänzungen der Luftfahrtbehörde und dem dazugehörigen Dokumentationssystem eingebettet. Diese Systeme und Richtlinien sind für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Technik sowie für die im Integrierten Managementhandbuch genannten verbundenen Unternehmen – also weltweite Niederlassungen, Tochtergesellschaften und Beteiligungen an Unternehmen im In- und

Ausland der Lufthansa Technik AG – verbindlich. Damit wird das Ziel verfolgt, eine konsistente Qualität der Dienstleistungen zu gewährleisten und den Firmenkunden die notwendigen Informationen über die Zuverlässigkeit und Sicherheit dieser Dienstleistungen bereitzustellen. Dieser Ansatz soll Risiken minimieren und sicherstellen, dass alle Endnutzerinnen und Endnutzer mit den Informationen ausgestattet sind, die sie für einen sicheren und effektiven Umgang mit den Produkten und Dienstleistungen der Lufthansa Technik benötigen. In allen Bereichen werden Maßnahmen ergriffen, die auf klar definierten Prozessen, Vorgaben, Richtlinien und Handbüchern basieren. Dazu zählen regelmäßige Schulungen, das Arbeiten nach festgelegten Standards sowie die Anwendung und kontinuierliche Überprüfung von Checklisten. Diese Maßnahmen werden fachbereichsspezifisch umgesetzt, wobei sie an die jeweiligen Anforderungen und Besonderheiten angepasst sind.

S4-2 – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen

Die Lufthansa Group engagiert sich für einen Dialog mit Kundinnen und Kunden, Lieferanten, Behörden sowie der Öffentlichkeit und nimmt dabei interne und externe Impulse auf. Diese können dazu beitragen, Sicherheits- und Qualitätsstandards weiter zu verbessern. Innerhalb der Lufthansa Group betreut der Bereich Customer Journey die Maßnahmen rund um die Kundenerlebnisse. Die höchste Instanz, die die operative Ausführung dieser Verfahren und der Kundenerlebnisse verantwortet, ist der Chief Commercial Officer der Passagier-Airlines.

Lufthansa Group nutzt vielfältige Kommunikationskanäle, um Kundenbindung zu stärken

Die Lufthansa Group steht mit ihren Kundinnen und Kunden über verschiedene Kanäle im Austausch, so etwa via Callcenter, per E-Mail, im Live-Chat, über soziale Medien oder die Website sowie bei den Passagier-Airlines persönlich an den Flughäfen. Bei Compliance-Fragen bietet das Unternehmen zudem die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme über das „Speak-up“-Webportal. Ein internes, funktionsübergreifendes Expertengremium der Lufthansa Group, das die



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S4 – Konsumenten und Endverbraucher

Förderung der Kundenorientierung anstrebt, diskutiert die Rückmeldungen und bespricht mögliche Maßnahmen. Mit Blick auf eine proaktive Kommunikation können die Mitarbeitenden der Passagier-Airlines ihre Kundinnen und Kunden nach einem Flug kontaktieren, um Rückmeldungen einzuholen. Dies soll dazu beitragen, den Service und die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Die Teilnahme an diesen Umfragen ist freiwillig. Kundinnen und Kunden können den Erhalt von Umfrageanfragen ablehnen. Dieser Prozess ist im Code of Conduct der Lufthansa Group verankert.

Lufthansa Technik nutzt darüber hinaus Kundenausschreibungen, regelmäßige Treffen, Besprechungen, Konferenzen, Messen und Besuche der Firmenkunden vor Ort, um mit Kundinnen und Kunden zu interagieren und ein Verständnis für ihre Bedürfnisse zu erlangen. Wenn erforderlich, gehen auch die zuständigen Vertriebsleitungen auf Kunden zu. Abhängig vom jeweiligen Produkt gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Kundenkontaktpunkte.

Lufthansa Technik bewertet kontinuierlich die Effektivität der Zusammenarbeit mit ihren Firmenkunden. So soll sichergestellt werden, dass ihre Bedürfnisse und Erwartungen erfüllt werden. Bei der Teilnahme an einer Ausschreibung sind die Vertriebsleitenden dafür verantwortlich, dass so viele Kundenwünsche wie möglich berücksichtigt werden. Dabei halten sie sich an die Richtlinien, die im Integrierten Managementhandbuch und anderen relevanten Dokumenten festgelegt sind, und berücksichtigen auch die aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen.

Bei Lufthansa Cargo erfolgt die Mehrzahl der Kundenkontakte mit Spediteuren. Zwischen diesen Firmenkunden der Lufthansa Cargo werden regelmäßig im Rahmen von Verkaufs- und Beratungsgesprächen wichtige Geschäftsinformationen ausgetauscht. Dies erfolgt im Wesentlichen durch Vertriebs- und Servicemitarbeitende, über digitale Kanäle, wie eigene Internetseiten oder Plattformen, über Leistungspartner oder auch auf Industriemessen. Lufthansa Cargo informiert ihre Firmenkunden kontinuierlich und unterjährig über aktuelle

Themen des Unternehmens auch in Form von Newslettern, die vom Vorstand der Lufthansa Cargo versendet werden.

Bei Lufthansa Aviation Training fungiert die Vertriebsabteilung als Bindeglied zwischen dem Unternehmen und den Kundinnen und Kunden. Die Zusammenarbeit erfolgt durch zuständige Mitarbeitende, die einen zugewiesenen Kundenstamm durch schriftliche Korrespondenz oder persönlichen Austausch betreuen. Dies erfolgt in regelmäßigen Abständen, mindestens aber quartalsweise. Bei Ad-hoc-Anliegen erfolgt dies umgehend mit den zuständigen Vertriebsmitarbeitenden. Ziel ist es, langfristige vertrauensvolle Beziehungen zu den Kundinnen und Kunden aufzubauen und deren Zufriedenheit sicherzustellen. Daraus resultiert ein Rahmenvertrag, der eine flexible Grundlage für eine langfristige Geschäftsbeziehung ermöglicht.

Lufthansa Systems hat keinen direkten Kontakt zu Verbraucherinnen und Verbrauchern. Dennoch berücksichtigt sie ihre Interessen und Bedenken. So bietet das Unternehmen etwa Kontaktmöglichkeiten im Rahmen des Servicemanagementprozesses. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Produktdienstleistungen, wie beispielsweise Anfragen zu Änderungen oder zum Service. Jedoch haben die Firmenkunden hier auch die Möglichkeit, alle Themen ihrer Endnutzerinnen und Endnutzer anzusprechen und Fragen zu stellen. Zudem können in regelmäßigen Treffen oder persönlich bei der jeweiligen Ansprechperson Anliegen adressiert werden. Alle Themen werden zwischen Servicemanagement und Produktorganisation besprochen, um mögliche Maßnahmen zu ergreifen.

Kundenzufriedenheit wird durch verschiedene Instrumente erhoben

Zur Analyse des Kundenerlebnisses und der Kundenbedürfnisse setzen die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf verschiedene Instrumente. Alle auf diese Weise erhaltenen Kundeninformationen werden anonym analysiert. Neben der monatlichen Social-Media-Analyse und dem kontinuierlichen Austausch mit Premium-Kundinnen und -Kunden wird das sogenannte „Passenger Satisfaction Tracking“ (PST) durchgeführt. Dabei werden monatlich mehr als 30.000 Kundenrück-

meldungen gesammelt, um Kenntnisse über das Reiseerlebnis entlang der gesamten Reisekette zu erlangen. Der dabei genutzte Fragebogen wurde mit unterschiedlichen Fachbereichen entwickelt und wird in der Regel einmal jährlich angepasst. Auf diese Weise können bei den Kundinnen und Kunden spezifische Trends identifiziert werden, aus denen sich bei Bedarf Maßnahmen ableiten lassen.

Zusätzlich nutzten die Passagier-Airlines die eigens gegründete Online-Plattform „Co-Creation Hub“. Sie soll den Austausch von Ideen und die Entwicklung zukunftsweisender Lösungen fördern und eine Zusammenarbeit zwischen internen und externen Anspruchsgruppen ermöglichen. So sollen gemeinsam Produkte und Services entwickelt und getestet werden, die den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden gerecht werden. Die Einbindung der Kundinnen und Kunden in Produktentwicklungsprozesse geschieht durch Befragungen, Workshops oder Interviews. Im Berichtszeitraum wurde der „Co-Creation Hub“ für Projekte genutzt, die sowohl digitale als auch operative Innovationen umfassen. Diese Initiativen hatten zum Ziel, interne Prozesse zu optimieren und die Kundenerfahrung zu verbessern. Besonders hervorzuheben ist die Einbindung von Partnerunternehmen, Start-ups und universitären Einrichtungen, die zu einer dynamischen und vielseitigen Ideenfindung führen sollte. Zudem werden Kundinnen und Kunden der Passagier-Airlines, die einer Kontaktaufnahme zustimmen, drei Tage nach dem Flug zu ihrer Reiseerfahrung kontaktiert und auf diese Weise eingebunden.

Zusätzlich zum direkten Feedback nach einem Flug hat die Lufthansa Group einen formellen Prozess für Rückmeldungen mittels Net Promoter Score (NPS) etabliert. Dieser bemisst die Weiterempfehlungsrates der Kundinnen und Kunden und wird unter anderem durch die Passagier-Airlines, Lufthansa Technik sowie Lufthansa Cargo genutzt, um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit zu definieren. Die Ergebnisse aus der NPS-Befragung sollen dafür verwendet werden, um die Kundenzufriedenheit transparent zu machen und Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Dabei werden der NPS oder der Wert zur Kundenzufriedenheit



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S4 – Konsumenten und Endverbraucher

(Customer Satisfaction, CSAT) aus dem oben beschriebenen PST-Fragebogen abgeleitet.

Im Firmenkundenbereich führt das Produktmanagement der Lufthansa Group weltweit Umfragen zu Produktwünschen und Verbesserungen durch. Die Erhebung erfolgt kontinuierlich über das Jahr hinweg durch Telefonate mit den Firmenkunden. Nach der Auswertung der Befragungen arbeitet die Lufthansa Group daran, ihre Produkte basierend auf den Kundenrückmeldungen anzupassen. Als höchste Instanz ist in diesem Prozess der Chief Commercial Officer der Passagier-Airlines involviert. Um die Umfrageergebnisse effektiv zu nutzen, werden Produktsätze nachverfolgt und Gespräche mit Einkaufsmanagerinnen und -managern geführt – basierend auf deren Erfahrungen mit Kundinnen und Kunden.

Auch das Customer Experience Team von Lufthansa Cargo führt in regelmäßigen Abständen Umfragen durch. Diese zielen darauf ab, Rückmeldungen zur Kundenzufriedenheit und zu weiteren relevanten Themen einzuholen. Alle zwei Jahre führt Lufthansa Cargo darüber hinaus eine umfangreichere Umfrage durch, die sich auf Aspekte wie Servicequalität, Kundenzufriedenheit, Verbesserungsvorschläge, Effizienz und das Beschwerdemanagement konzentriert. Dafür werden die Firmenkunden von einer externen Agentur telefonisch oder per Mail kontaktiert, um detaillierte Meinungen und Rückmeldungen einzuholen. Ergänzend dazu führen kundenverantwortliche Mitarbeitende bei Lufthansa Cargo regelmäßig persönliche Telefonate mit den Firmenkunden, bei denen Erfahrungswerte, aktuelle Anliegen und mögliche Verbesserungen besprochen werden. Diese Ansprachen werden vom Customer Experience Council, den kundenverantwortlichen Mitarbeitenden sowie den Abteilungsleitungen von Lufthansa Cargo betreut. Hinzu kommen fallbezogene Rückmeldungen nach Abschluss von Kundenservice-Fällen aus den Bereichen Transportunregelmäßigkeiten und Services sowie Claims & Complaints. So soll eine umfassende Unterstützung und Koordination in allen relevanten Bereichen sichergestellt werden. Auf Basis der durchgeführten Umfragen werden strukturelle Probleme identifiziert und konkrete Handlungsbedarfe und

Maßnahmen abgeleitet. Diese fließen unter anderem in das Qualitätsmanagement, den Kundenservice und in Produktanpassungen bei Lufthansa Cargo ein.

Bei Lufthansa Aviation Training werden die Trainingsteilnehmenden zum Abschluss der Trainings gebeten, eine Rückmeldung in Form eines ausgefüllten Fragebogens abzugeben. Die Auswertung erfolgt monatlich durch die Trainingsverantwortlichen. Daraus werden individuelle Maßnahmen definiert, umgesetzt und nachverfolgt. Nach Einführung der Maßnahmen wird durch eine erneute Umfrage die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft.

Lufthansa Group stellt Transparenz über Umweltauswirkungen her

Um Wünsche der Firmenkunden nach einer CO₂-Reduzierung im Zusammenhang mit Flugreisen sowie ihre Zahlungsbereitschaft zu ermitteln, führte der Vertrieb der Lufthansa Group im Berichtsjahr zahlreiche Interviews und Umfragen durch. Im Ergebnis zeigt sich eine höhere Zahlungsbereitschaft in Europa im Vergleich zu anderen Regionen. Dies ist unter anderem auf die Einführung der EU-Taxonomie und die CSRD-Regulierung zurückzuführen. Erkenntnisse über die Auswirkungen von CO₂-Emissionen wurden dabei durch Kundenfeedback, Marktanalysen und direkte Gespräche gewonnen.

Während des Buchungsvorgangs der „Green Fares“ werden Verbraucherinnen und Verbraucher über die Umweltauswirkungen dieser Tickets informiert. So sind die Auswirkungen für Kundinnen und Kunden transparent. Damit verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, die Akzeptanz und Nutzung der „Green Fares“ zu erhöhen. Zudem strebt die Lufthansa Group an, dass mit der Transparenz der Umweltauswirkungen während des Buchungsvorgangs Firmenkunden in ihren Richtlinien für Geschäftsreisen die Nutzung der „Green Fares“ vorsehen. Dies verantwortet in höchster Instanz der Chief Commercial Officer. So könnten mehr dieser Tarife für Geschäftsreisen verkauft werden. Setzen Firmenkunden eine „Green Fares“-Reiserichtlinie um, so wird dies Teil des Firmenvertrags zwischen der Lufthansa Group und dem jeweiligen Firmen-

kunden. Auf diese Weise sollen mehr Firmenkunden dazu bewegt werden, einen Firmenvertrag mit der Lufthansa Group zur Nutzung der „Green Fares“ abzuschließen. Bei Lufthansa Cargo ist eine CO₂-Transparenz ebenfalls im Buchungsprozess ersichtlich, oder es kann auf Kundenanfrage ein Emissionsbericht erstellt werden.

Die Lufthansa Group hat den Anspruch, Barrieren für Kundinnen und Kunden zu vermeiden

Die firmenkundenspezifischen Unternehmen der Lufthansa Group, wie Lufthansa Systems, Lufthansa Cargo oder Lufthansa Technik, haben in keinem ihrer Geschäftsbereiche besonders gefährdete oder marginalisierte Kundinnen und Kundinnen identifiziert. Die Lufthansa Group möchte sicherstellen, dass für marginalisierte Gruppen, darunter Menschen mit Behinderungen oder Kinder, keine Barrieren bei der Teilnahme an Flügen bestehen. Dies gilt auch für Trainingsprogramme von Lufthansa Aviation Training, sofern eine Einstufung als flugtauglich durch die zuständigen luftfahrtrechtlichen Behörden vorliegt. Das Ziel ist es, die Zugänglichkeit und Inklusion in den Angeboten der Lufthansa Group umfassend zu fördern.

S4-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können

Beschwerdeverfahren sollen Lufthansa Group über etwaige menschenrechts- oder umweltbezogene Verstöße informieren

Ein zentrales Beschwerdeverfahren wurde eingeführt, um die Lufthansa Group im Konfliktfall über menschenrechtliche und ökologische Auswirkungen oder Verletzungen von Standards innerhalb der Lufthansa Group oder ihrer Zulieferer zu informieren. Die Verfahrensordnung der Lufthansa Group soll sicherstellen, dass jede Beschwerde sorgfältig behandelt wird, wobei Vertraulichkeit, Datenschutz und rechtlich geschützte Interessen gewahrt werden sollen. Jede Person kann Menschenrechts- oder Umweltauswirkungen oder -verstöße durch die Lufthansa Group oder ihre unmittelbaren Zulieferer melden. Hinweisgebende können auch Kundinnen



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
S4 – Konsumenten und Endverbraucher

und Kunden der Lufthansa Group sein. Die Hinweise können per E-Mail, über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder über eine externe Ombudsperson gemeldet werden. ➤ **S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können.**

Auch jenseits von Menschenrechts- und Umweltauswirkungen oder den oben genannten Beschwerdekäufen können Kundinnen und Kunden der Lufthansa Group ihre Bedenken zu den Produkten und Dienstleistungen der Lufthansa Group äußern, beispielsweise in schriftlicher Form, etwa per E-Mail, über die Internetseite oder telefonisch über die Callcenter. Kundinnen und Kunden erhalten dabei eine Ticketnummer, die von den Mitarbeitenden der Lufthansa Group für die weitere Bearbeitung verwendet wird. Zudem besteht die Möglichkeit, Beschwerden über die Internetseite oder durch das Ausfüllen eines dort verfügbaren Fragebogens einzureichen. Die Wirksamkeit und Zugänglichkeit der Kanäle für Verbraucherinnen und Verbraucher wird regelmäßig von der Lufthansa Group überprüft. Auch während des Buchungsvorgangs können Kundinnen und Kunden jederzeit eine Nachricht an die Lufthansa Group senden. Die entsprechenden Kanäle dafür sind im Internet verfügbar. Firmenkunden können zudem Beschwerde über ihre Kontaktpersonen im Vertrieb der Lufthansa Group einreichen. In diesem Fall erfolgt auf Basis der jeweiligen Unternehmen und Ansprechperson ein eigener Prozess.

Alle Beschwerden bei der Lufthansa Group werden vertraulich behandelt. Sie werden verfolgt und hinsichtlich der Anzahl und des Inhalts überwacht, indem ein Vorgang angelegt wird. Anschließend werden individuelle Maßnahmen ergriffen. Personen, die Beschwerden eingereicht haben, erhalten eine Rückmeldung über ihre Beschwerden.

Lufthansa Technik hat über die allgemeinen Beschwerdekäufe der Lufthansa Group hinaus weitere spezifische Kanäle eingerichtet, über die Firmenkunden ihre Anliegen und Bedürfnisse kommunizieren können. So möchte das Unternehmen gewährleisten, dass die Anliegen seiner Kunden schnell, zuverlässig

und transparent bearbeitet werden. Jedes produktbezogene Anliegen, wie beispielsweise Fragen zu Lieferzeiten oder Qualitätsabweichungen etwa bei Design- oder Produktionsfehlern, wird von einer Ansprechperson als erstem Kontaktpunkt entgegengenommen und anschließend manuell in ein System übertragen, das die Anliegen kategorisiert und zur Bearbeitung an die zuständige Abteilung weiterleitet. So soll sichergestellt werden, dass Rückmeldungen zeitnah und gründlich erfolgen. Lufthansa Technik möchte die Verfügbarkeit dieser Kanäle in ihren Geschäftsbeziehungen durch eine offene Kommunikation und transparente Prozesse unterstützen. Richtlinien und Programme werden beispielsweise in Form des integrierten Managementhandbuchs an alle Mitarbeitenden und relevanten Anspruchsgruppen kommuniziert. Herausgeber des Handbuchs ist die Abteilung Quality Management. Für die Umsetzung ist der Vorstand der Lufthansa Technik verantwortlich, wobei dieser operativ durch den Vice President Quality Management vertreten wird. Das Handbuch bietet klare Verhaltensstandards und beschreibt Prozesse zur Förderung von Integrität und Compliance. Durch diese Prozesse wird darauf abgezielt, die Sicherheitskultur zu fördern und dass alle Beteiligten die ethischen Standards verstehen sowie umsetzen können.

Lufthansa Technik verfolgt und überwacht aufgeworfene und behandelte Fragen durch das interne Meldewesen und Sicherheitsuntersuchungen. Sowohl arbeitsbezogene Fehler als auch beobachtete Vorfälle und Gefahren sieht das Unternehmen als Chance, um seine Systeme und Prozesse zu verbessern. Vor diesem Hintergrund wendet Lufthansa Technik die Prinzipien der „Just Culture“ an. Das bedeutet, dass alle Meldungen – auch anonyme – vertraulich behandelt und nur zur Verbesserung der Sicherheitsleistung verwendet werden. Fehler, die auf einer sicherheits- und regelkonformen Einstellung beruhen, werden nicht bestraft und ohne Schuldzuweisungen gemeldet. Schwere Missachtungen von Risiken oder beruflicher Verantwortung werden jedoch nicht toleriert und führen zu entsprechenden individuellen Maßnahmen. Lufthansa Technik möchte eine ordnungsgemäße Untersuchung

gemeldeter Vorfälle sicherstellen und die Ergebnisse bei der Urteilsfindung berücksichtigen.

Kunden von Lufthansa Cargo haben bei Beschwerden die Möglichkeit, über die Website sowie telefonisch oder per E-Mail-Kontakt zum Beschwerdemanagement aufzunehmen. Anfragen, die an die zuständige regionale Kontaktperson aus dem Vertrieb – telefonisch oder per E-Mail – herangetragen werden, werden von ihr an das Beschwerdemanagement weitergegeben – sofern es sich nicht um umfassende Themen handelt, die eine strukturelle Lösung oder tiefgehende Recherche erfordern und nicht vom Vertrieb beantwortet werden können. Die Lufthansa Group ist bestrebt, eingehende Anfragen unter Berücksichtigung der geltenden Datenschutzrichtlinie zu behandeln, mit dem Ziel, den Schutz der betroffenen Personen vor potenziellen Vergeltungsmaßnahmen zu wahren.

Kunden von Lufthansa Cargo mit wiederholten Compliance-Verstößen werden entsprechend gekennzeichnet und von weiteren Geschäftsaktivitäten ausgeschlossen.

Bei Lufthansa Aviation Training haben die Trainingsteilnehmenden im Beschwerdefall die Möglichkeit, einen Bericht über das Sicherheits-, Qualitäts- und Risikomanagementsystem IQSMS einzureichen. Dieser kann auch anonym abgegeben werden. Es wird zwischen „General Report“ und „Flight Safety Related Report“ unterschieden. Im „General Report“ können beispielsweise Probleme mit der Kommunikation oder dem Datenschutz sowie medizinische Notfälle oder Belästigungen gemeldet werden. Im „Flight Safety Related Report“ können Vorfälle gemeldet werden, die bei der Durchführung von Flügen Auswirkungen auf die Luftsicherheit haben könnten – wie etwa falsch trainierte Verfahren sowie Trainingsdokumentation oder Trainingsgeräte, die nicht den Vorgaben entsprechen. Die Bearbeitung der Berichte erfolgt über einen Arbeitsablauf im System. „General Reports“ werden an die Qualitätsmanagerinnen und -manager übermittelt; „Flight Safety Related Reports“ erhalten die Sicherheitsbeauftragten zur weiteren Bearbeitung. Die Berichte werden monatlich von den Verantwortlichen der Trainingsabteilungen ausgewertet. Aufgenommene



Maßnahmen werden im System hinterlegt und den entsprechenden Personen zugeordnet. Der Bearbeitungsstand soll damit jederzeit nachvollziehbar gemacht werden.

S4-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Nachhaltiges und verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln ist integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie der Lufthansa Group. Die Lufthansa Group sieht sich in der Pflicht, einen Mehrwert für Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende sowie Investorinnen und Investoren zu schaffen und ihrer Verantwortung gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft gerecht zu werden.

Risikomanagement bei der Lufthansa Group berücksichtigt Risiken in Bezug auf Verbraucherinnen und Verbraucher

Die Lufthansa Group nutzt einen strukturierten Risikomanagementprozess, um notwendige und angemessene Maßnahmen als Reaktion auf tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher zu bestimmen. Dieser umfasst die Identifizierung von Risiken, die Bewertung ihres Schweregrads und die Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um sie zu mindern oder zu beseitigen. Wesentliche Elemente sind hierbei unter anderem die direkte Kommunikation, um Bedenken sofort anzusprechen, regelmäßige Treffen, um aufkommende Probleme zu bewerten, und die Einbeziehung der Industrie, um Feedback zu sammeln.

Die Lufthansa Group hat Ressourcen bereitgestellt, um die wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit Verbraucherinnen und Verbrauchern zu managen. Ein wesentlicher Aspekt ist der Umgang mit Reputationsrisiken. Hierbei erfolgt eine regelmäßige Risikoüberwachung durch die tägliche Auswertung von Presseberichten und die Beobachtung von Beiträgen in sozialen Medien in enger Abstimmung mit dem Bereich Corporate

Communication. Auch Anfragen von Presse und Medien werden sorgfältig bewertet und beantwortet. Zur Risikosteuerung setzt die Lufthansa Group auf klare Kommunikationsregeln sowie einen Social-Media-Leitfaden. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist der Umgang mit Haftungsrisiken. Hierbei legt das Unternehmen unter anderem im Standardvertrag eine klare und strikte Haftungsbegrenzung fest. Eine Abweichung davon wird in der Kalkulations-/Vollmachtenrichtlinie geregelt. Dies dient dazu, potenzielle Risiken für das Unternehmen zu minimieren.

Die Lufthansa Group verfolgt und bewertet die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen und Initiativen, indem sie Leistungsindikatoren, wie den Umsatz, überwacht, Verbraucherrückmeldungen einholt und regelmäßige Bewertungen durchführt. So soll sichergestellt werden, dass die gewünschten Ergebnisse für Kundinnen und Kunden erzielt werden.

Lufthansa Group ergreift Maßnahmen, um negativen Auswirkungen vorzubeugen

Die Lufthansa Group weist dem Management wesentlicher Auswirkungen spezifische Ressourcen zu – dazu zählen derzeit Personalressourcen und Technologien. Im Bereich Gesundheit und Sicherheit erfolgt dies durch die Sicherheitsabteilung. Zudem strebt die Lufthansa Group durch die Förderung unterschiedlicher Technologien und die Entwicklung von Sustainable Aviation Fuel (SAF) an, potenziell negative Auswirkungen in der Produktgestaltung zu reduzieren. Der Ansatz des Unternehmens, im Falle von wesentlichen negativen Auswirkungen Abhilfe zu schaffen oder dazu beizutragen, orientiert sich an den Grundsätzen, die im Code of Conduct und in der Compliance-Richtlinie der Lufthansa Group festgelegt sind. Darin werden die Verpflichtungen zur Einhaltung ethischer Geschäftspraktiken, zur Gewährleistung der Einhaltung rechtlicher Standards und zum Schutz der Interessen aller Beteiligten dargelegt. Dies spiegelt sich unter anderem im aktiven Management der Gesundheit und Sicherheit der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Endnutzerinnen und Endnutzer wider, das in der Schutz- und Sicherheitsrichtlinie konkretisiert wird. ➔ **G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung.**

Die Lufthansa Group ergreift Maßnahmen, die darauf abzielen, wesentliche negative Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher durch verantwortungsvolle Praktiken in den Bereichen Marketing, Vertrieb und Datennutzung zu verhindern. Wenn Abwägungen zwischen der Abmilderung negativer Auswirkungen und dem geschäftlichen Druck getroffen werden müssen, haben das Wohl der Kundinnen und Kunden und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften Vorrang.

Die Lufthansa Group strebt an, dass die Verfahren für die Bereitstellung von Abhilfemaßnahmen im Falle wesentlicher negativer Auswirkungen zugänglich und wirksam sind. Über verschiedene Kanäle können Anspruchsgruppen ihre Bedenken äußern. ➔ **S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können.**

Lufthansa Technik hat im Einklang mit seinem umfassenden Qualitätsmanagementsystem für alle Mitarbeitenden verpflichtende Schulungsprogramme eingeführt. Sie sollen sicherstellen, dass die Mitarbeitenden gut gerüstet sind, um mögliche negative Auswirkungen ihrer Tätigkeit in Bezug auf das Produktdesign zu erkennen, zu verhindern und zu beheben.

Bei Lufthansa Aviation Training sind für den Fall einer negativen Auswirkung im Trainingsprozess – wie etwa dem Ausfall eines Trainingsgeräts, des Instructors/der Instructorin oder einer Trainingsteilnehmerin oder eines Trainingsteilnehmers – spezifische Prozesse und Maßnahmen definiert. Sollten während des Trainings Unregelmäßigkeiten auftreten, können die Teilnehmenden dies direkt über das Trainingsgerät melden. Die Meldung wird registriert und gemeinsam eine individuelle Lösung erarbeitet. Zusätzlich stehen Mitarbeitende als Ansprechpersonen vor Ort zur Verfügung, die die operativen Vor- und Nachbereitungen der Trainings durchführen. Gemeinsam mit den zentralen Ansprechpersonen werden geeignete Maßnahmen evaluiert und in Abstimmung mit den Kundinnen und Kunden umgesetzt. Die Ansprechperson ist dafür verantwortlich, dass die Prozesse umgesetzt werden und die weitere Zusammenarbeit trotz der negativen Auswirkung nicht gefährdet ist.



Verbesserung von Kundenservice, Datenschutz und Sicherheitsstandards soll Risiken verringern

Die Lufthansa Group möchte wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Verbraucherinnen und Verbrauchern durch die Verbesserung des Kundenservice und des Datenschutzes sowie durch die Einhaltung von Sicherheitsstandards verringern. Die Effektivität wird durch Überwachung, Rückmeldungen und Audits verfolgt – so soll eine kontinuierliche Verbesserung gewährleistet werden.

Je nach Geschäftsmodell der Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group werden Maßnahmen zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbraucherinnen und Verbrauchern geplant und umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise die Verbesserung des Kundenerlebnisses, der Ausbau digitaler Services und die Förderung von Nachhaltigkeitsinitiativen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, langfristiges Wachstum und Kundenzufriedenheit zu fördern.

Im Berichtsjahr wurden bei der Lufthansa Group die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen über folgende Maßnahmen adressiert:

Datenschutz- und Schulungsmaßnahmen sollen Sicherheit der Kundendaten gewährleisten

Die Lufthansa Group strebt an, die Einhaltung des Datenschutzes sowie die Sicherheit der Kundendaten in Bezug auf die DSGVO sicherzustellen. Im Rahmen unternehmensweiter Schulungen, die sowohl spezifische Kundendaten als auch allgemeine Datenschutzthemen umfassen, sollen alle Mitarbeitenden gezielt sensibilisiert werden. Diese verpflichtenden Schulungen werden webbasiert und fortlaufend über das gesamte Jahr angeboten, um kontinuierlich das Bewusstsein für den sicheren Umgang mit Daten zu fördern. Sie müssen von den Mitarbeitenden jährlich absolviert werden. Die Schulungsmaßnahme soll fortlaufend über die folgenden Jahre im Rahmen der Sensibilisierung weiterhin durchgeführt werden. Über ein Monitoring sollen eine vollständige Teilnahme aller Mitarbeitenden und der erfolgreiche Abschluss der Schulung gewährleistet werden. Die Mitarbeitenden der

Lufthansa Group zählen zu den zentralen Anspruchsgruppen, die durch diese Maßnahmen für einen verantwortungsvollen Umgang mit sensiblen Daten ausgebildet werden sollen.

Die Passagier-Airlines und Lufthansa Cargo möchten die personen- beziehungsweise kundenbezogenen Daten schützen, um die Sicherheit der Kundinnen und Kunden zu gewährleisten und gleichzeitig die Kundenerfahrung nachhaltig zu verbessern. Seit 2004 setzt die Lufthansa Group Advance Passenger Information (API)-Daten ein, die vorab an Sicherheits- und Einreisebehörden übermittelt werden. Dies dient der Effizienz der Abfertigung bei den Passagierkontrollen und der Sicherheit der Passagiere. Um die Wirksamkeit zu prüfen, kann die PST-Umfrage zum Einsteigeprozess erfolgen. API-Daten umfassen wichtige Informationen, wie Name, Geburtsdatum, Staatsangehörigkeit und Reisepassdaten, die ausschließlich für die vorgeschriebenen Zwecke genutzt werden. Dabei beachten die Unternehmen die Vorgaben der DSGVO.

Medizinisches Training erhöht die Sicherheit an Bord

Als Teil des umfassenden Sicherheitsmanagements wird das Flugpersonal der Lufthansa Group in Erster Hilfe geschult – für den Fall, dass Fluggäste mit medizinischen Problemen an Bord Hilfe benötigen. Die Lufthansa Group bietet zudem seit 2006 das Programm „Doctor on Board“ an. Es ist speziell auf Ärztinnen und Ärzte ausgerichtet, die bei medizinischen Notfällen während des Flugs Unterstützung leisten können. Ziel dieses Programms ist es, die medizinische Versorgung an Bord zu verbessern, um so den Gesundheitsschutz der Passagiere zu sichern. Ärztinnen und Ärzte, die am Programm teilnehmen, können sich auf freiwilliger Basis registrieren lassen und sind im System der Lufthansa Group erfasst. In einem medizinischen Notfall an Bord können die Flugbegleitenden gezielt die Hilfe dieser Ärztinnen oder Ärzte in Anspruch nehmen. Dabei wird die Wirksamkeit über die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden beim Flug gemessen und nachgehalten.

Zertifizierte Simulatoren der Lufthansa Aviation Training erfüllen gesetzliche Anforderungen

Lufthansa Aviation Training setzt qualifiziertes Personal ein und nutzt zertifizierte Simulatoren. So soll sichergestellt werden, dass die lizenzhaltenden und sicherheitsrelevanten Schulungen alle gesetzlichen Anforderungen des Luftfahrtbundesamts und der European Union Aviation Safety Agency erfüllen und dass das Personal an Bord optimal auf den Flugeinsatz vorbereitet ist. Außerdem wird Risiken im Flugbetrieb vorgebeugt, und der Gesundheitsschutz sowie die Sicherheit der Passagiere werden verbessert. Durch geschultes Personal wird angestrebt, die gesetzten Standards der Lufthansa Group und die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten. In den Rahmenverträgen stellt das Unternehmen dar, wie die Haftungsfrage im Schadensfall geregelt ist.

Lufthansa Group bietet Nachhaltigkeitsinitiativen und -angebote für ihre Kundinnen und Kunden an

Die Lufthansa Group ist bestrebt, ihren CO₂-Fußabdruck zu reduzieren, und bietet umweltbewussten Fluggästen nachhaltigere Reiseoptionen an. Dabei wird angestrebt, die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden in Bezug auf eine angemessene Produktgestaltung sowie Bewerbung der Produkte einzuhalten. Im Rahmen des „Compensaid“-Programms, das im August 2019 vom Lufthansa Innovation Hub eingeführt wurde, können alle Fluggäste freiwillig ihre individuellen CO₂-Emissionen durch Investitionen in SAF oder globale Klimaprojekte ausgleichen. Dieses Programm ermöglicht es den Fluggästen, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Auch für ihre Firmenkunden hat die Lufthansa Group Möglichkeiten geschaffen, um den CO₂-Fußabdruck zu reduzieren. Mit 20 % nachhaltigen Flugtreibstoffen und 80 % Kompensation bietet das Unternehmen die „Green Fares“ sowie ein damit verbundenes Prämiensystem an. Firmenkunden können zudem in nachhaltige Flugtreibstoffe investieren, um ihren CO₂-Fußabdruck durch ihre Dienstflüge bei der Lufthansa Group zu reduzieren. Firmenkunden haben über den Vertrieb und über eine Kundenplattform den gleichen Zugang zu diesen Produkten wie Privatkundinnen und -kunden.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S4 – Konsumenten und Endverbraucher

Die Informationen über die Investitionen sind vertraulich und nur dem Firmenkunden selbst und der Lufthansa Group zugänglich.

Um die Inanspruchnahme von „Green Fares“ durch Firmenkunden zu messen, verwendet die Lufthansa Group ein Berichtssystem. Firmenkunden haben Zugang zu einem monatlichen Bericht, um die erzielten CO₂-Einsparungen einzusehen. Zudem händigt die Lufthansa Group offizielle CO₂-Zertifikate aus. Die Leistung wird mit der/dem Vertriebsmitarbeitenden der Lufthansa Group und der Einkaufsabteilung des jeweiligen Firmenkunden besprochen. Werden individuelle Ziele bei der Nutzung der „Green Fares“ nicht erreicht, wird erörtert, welche Maßnahmen dabei helfen, ihre Nutzung zu erhöhen. Zudem werden negative Effekte auf Firmenkunden, die durch Rückmeldungen an den Vertrieb herangetragen wurden, durch individuelle Maßnahmen abgemildert.

Der zusätzlich buchbare Produktbestandteil „Sustainable Choice“ bietet auch Kunden von Lufthansa Cargo die Möglichkeit, die durch den Lufttransport verursachten CO₂-Emissionen durch die Investitionen in SAF oder in Kompensationsprojekte zu reduzieren oder auszugleichen. Für einzelne Luftfrachttransporte stehen fünf Optionen zur Verfügung: von 100 % Kompensation über 20 % SAF und 80 % Kompensation bis hin zu 80 % SAF und 20 % Kompensation. Darüber hinaus bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden individuelle Großmengeverträge, sogenannte „Bulk-Agreements“, für SAF- und Kompensationsprojekte an.

Die Lufthansa Group hat das Ziel, die zusätzlichen Kosten für die Verwendung von SAF gering zu halten, um die Akzeptanz von „Green Fares“ und „Sustainable Choice“ zu erhöhen. Von einigen Nichtregierungsorganisationen werden diese jedoch teilweise als „Greenwashing“ angesehen. Im Berichtsjahr führte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zwei Verfahren gegen die Deutsche Lufthansa AG und die Lufthansa Group Airline Eurowings mit dem Vorwurf irreführender Werbung. In beiden Verfahren hat die DUH vorgetragen, dass die Airlines durch bestimmte Ausführungen auf ihren Internetseiten Kunden

irreführend über die CO₂-Kompensationswirkung von Klimaschutzprojekten informiert haben. Die Klage der DUH gegen die Deutsche Lufthansa AG ist noch anhängig; die Lufthansa Group ist in dem Verfahren davon überzeugt, dass die Kompensation der CO₂-Emissionen durch Unterstützung geeigneter Klimaschutzprojekte sichergestellt ist. Im Eurowings-Verfahren gab das Landgericht Köln der Klage statt; eine von Eurowings angestrebte Berufung wurde vom Oberlandesgericht Köln mit Hinweis auf bestimmte Ausführungen auf der Homepage der Eurowings abgewiesen. Eurowings hat daraufhin die spezifischen Ausführungen auf ihrer Homepage überarbeitet. Die Lufthansa Group ist davon überzeugt, dass alle Klimaschutzprojekte, die Grundlage des Kompensationsportfolios sind, einen wirkungsvollen Umweltvorteil schaffen und die durch Flugreisen entstandene CO₂-Emissionen kompensieren können, was durch die jeweiligen Projektstandards garantiert werden soll. Das Unternehmen strebt eine umfassende und informative Kommunikation an, um den Kundinnen und Kunden der Lufthansa Group Airlines die Vorteile der geförderten Klimaschutzprojekte nachvollziehbar machen zu können. Negative Auswirkungen ergeben sich für die Firmenkunden, wenn keine umweltfreundlicheren Produkte gekauft werden – denn dies erhöht den CO₂-Fußabdruck und den Ruf, weniger umweltfreundlich zu fliegen.

Ein Austausch mit Firmenkunden soll die Transparenz der positiven Umweltauswirkungen durch SAF beziehungsweise der negativen Umweltauswirkungen von fossilem Kerosin verbessern. Diese Auswirkungen werden in den Verkaufspräsentationen beschrieben. Die Lufthansa Group stellt Firmenkunden Berechnungsbeispiele für die CO₂-Einsparungen zur Verfügung. Die Produkte werden mit Marketingbannern, Verkaufspräsentationen, Webcasts und Werbung in verschiedenen digitalen Medien beworben. Zudem diskutiert die Lufthansa Group mit Unternehmen anderer Branchen darüber, wie der Einsatz von SAF erhöht werden kann. ➔ **E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten.**

Die Lufthansa Group verfügt über ein zentrales Team innerhalb der Vertriebsorganisation, das alle erforderlichen Prozesse

sicherstellt, um den Einsatz von SAF zu erhöhen und somit den Einsatz von fossilem Kerosin zu reduzieren. Zudem steht der Einkauf für Flugkraftstoffe in engem Austausch mit dem Anbieter von SAF, um die steigende Nachfrage und den Bedarf an SAF für die Lufthansa Group zu besprechen und sicherzustellen, dass ausreichend SAF zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr war die Nachfrage nach SAF höher als das Angebot.

Ziel der Lufthansa Group ist es, „Green Fares“ für alle Kundensegmente in allen Vertriebskanälen anzubieten. Derzeit liegt die Nutzungsrate der grünen Tickets bei etwa 4 %. Die Lufthansa Group plant Maßnahmen, um diese Nutzungsrate zu erhöhen. Die Lufthansa Group hat das Angebot an grünen Langstreckentickets für Interkontinentalflüge im Berichtsjahr ausgebaut. Ziel ist es, „Green Fares“ für alle Strecken anzubieten.

Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten sollen einvernehmlich gelöst werden

Bei der Lufthansa Group bestehen derzeit keine schweren Menschenrechtsverletzungen in Bezug auf Kundinnen und Kunden.

Hinsichtlich eines Vorfalls aus dem Jahr 2022, der zwar nicht die Schwelle einer schweren Menschenrechtsverletzung überschreitet, bei dem aber die Diskriminierung jüdischer Passagiere der Lufthansa-Airlines in Rede stand, wurde im Berichtsjahr ein Verfahren vor der US-amerikanischen Verkehrsbehörde durch eine sogenannte „Consent Order“ – eine Vereinbarung, die einen Streit zwischen zwei Parteien ohne Eingeständnis von Schuld oder Haftung beilegt – beendet. Die Deutsche Lufthansa AG und das American Jewish Committee (AJC) haben bereits im Jahr 2022 ein Memorandum of Understanding unterzeichnet und im Jahr 2024 eine Ergänzung vorgenommen. Sie haben sich darin verpflichtet, gemeinsam gegen alle Formen von Antisemitismus, Rassismus und Fremdenfeindlichkeit Stellung zu beziehen. Das AJC setzt sich für die Belange jüdischer Menschen ein. Im Rahmen der laufenden Zusammenarbeit wurde ein Schulungsprogramm für Managerinnen und Manager sowie Mitarbeitende entwickelt, das sich mit Antisemitismus und Diskriminierung befasst. Es wurde im



Jahr 2024 bei der Lufthansa Group implementiert. Die Lufthansa Group hat darüber hinaus als erste Fluggesellschaft die Erklärung der International Holocaust Remembrance Alliance (IHRA) gegen antisemitisches Verhalten unterzeichnet.

Kennzahlen und Ziele

S4-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Im Berichtsjahr hat sich die Lufthansa Group keine Ziele mit Blick auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen gesetzt. Zudem bestehen keine Prozesse zur Zielsetzung in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Obwohl die Lufthansa Group sich in diesem spezifischen Bereich keine messbaren Ziele gesetzt hat, wird die Wirksamkeit der bestehenden Konzepte und Maßnahmen, die aus den jeweiligen spezifischen Beschreibungen der einzelnen Regelungen hervorgeht, regelmäßig überprüft.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

S4 – Konsumenten und Endverbraucher

T076 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – SOZIALES

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50a	Gesamtanzahl der Arbeitnehmer und Aufschlüsselung nach Geschlecht	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und ihre Zuordnung dieser auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Maßnahmen geplant, um die Personaldaten auf Basis des Einsatzlandes herunterbrechen zu können
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50a	Gesamtanzahl der Arbeitnehmer und Aufschlüsselung nach Land	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und ihre Zuordnung dieser auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Maßnahmen geplant, um die Personaldaten auf Basis des Einsatzlandes herunterbrechen zu können
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50b	Gesamtzahl nach Personenzahl der Arbeitnehmer mit unterschiedlichen Vertragsarten	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und ihre Zuordnung dieser auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50c	Gesamtzahl der Arbeitnehmer, die das Unternehmen verlassen haben, und die Quote der Fluktuation	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und Aufnahme, welche Beschäftigten das Unternehmen verlassen haben. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	60a	Prozent der Arbeitnehmenden, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Erfassung der Daten der Tarifverträge für die EWR-Länder im ersten Jahr der Berichterstattung auf Basis des Phase-in. Zuordnung der Beschäftigten auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Geringe Unsicherheit, da Tarifvertragsdaten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	60b	Prozent der Arbeitnehmenden, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, auf Länderbasis (EWR-Länder)	Erfassung der Daten für die EWR-Länder im ersten Jahr der Berichterstattung auf Basis des Phase-in. Zuordnung der Beschäftigten auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Geringe Unsicherheit, da Tarifvertragsdaten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	63a	Prozent der Arbeitnehmenden, die von Arbeitnehmervertretungen abgedeckt sind, auf Länderbasis.	Erfassung der Daten der Abdeckung der Arbeitnehmenden, von Arbeitnehmervertretungen, für die EWR-Länder. Zuordnung der Beschäftigten auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Geringe Unsicherheit, da eine Übersicht der durch eine Arbeitnehmervertretung abgedeckten Arbeitnehmenden vorliegt bei den einzelnen Gesellschaften	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-9 – Diversitätskennzahlen	66a	Top-Management Geschlechterverteilung nach Anzahl sowie prozentualem Anteil	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group. Dabei ist das Top-Management als LC 1-LC 3 und Vorstand definiert. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

S4 – Konsumenten und Endverbraucher

T076 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – SOZIALES (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
S1-9 – Diversitätskennzahlen	66b	Verteilung der Arbeitnehmer nach Altersgruppen	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group. Dabei wurden die Altersschritte im Rahmen der Lufthansa Group im Vergleich zu den ESRS nochmals tiefergehend definiert. Siehe dafür die Tabelle „Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen“. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	88a	Prozentsatz der Arbeitskräfte, die vom Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt sind	Auf Basis einer gruppenweiten Richtlinie sind 100 % der Beschäftigten der Lufthansa Group von einem Managementsystem abgedeckt. Somit muss keine weiterführende Erhebung erfolgen.	Geringe Unsicherheit, da eine Richtlinie vorhanden ist auf Gruppenebene	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	88b	Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Verletzungen und Erkrankungen zurückzuführen sind	Grundlagen sind die Datenerhebungen der einzelnen Legaleinheiten im nichtfinanziellen Reporting Scope. Dabei wurden die Begrifflichkeiten genauer definiert und gruppenweit ausgerollt in dieser Form. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Geringe Unsicherheit durch die unterschiedlichen nationalen Gesundheits- und Sicherheitsgesetze sowie deren Auslegung	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	88c	Zahl und Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	Grundlagen sind die Datenerhebungen der einzelnen Legaleinheiten im nichtfinanziellen Reporting Scope. Dabei wurden die Begrifflichkeiten genauer definiert und gruppenweit ausgerollt in dieser Form. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Geringe Unsicherheit durch die unterschiedlichen nationalen Gesundheits- und Sicherheitsgesetze sowie deren Auslegung	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-16 Vergütungskennzahlen	97a	Geschlechtsspezifische Verdienstgefälle	Die Datenauswertung basiert auf Daten verschiedener Legaleinheiten. Dabei werden die Daten unterschiedlichen Mitarbeiterkategorien sowie einzelnen Ländern zugeordnet. Zudem wurde der Begriff „Vergütung“ zentral definiert und auf die Legaleinheiten ausgerollt. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Mittlere Unsicherheit durch eine unterschiedliche Datenerfassung bei den Legaleinheiten. Zudem ist eine einheitliche Definition für das Vergütungsverständnis angegeben, was aufgrund der manuellen Eintragung Fehler bergen kann	Hoch	Keine	Systemanbindungen und IT-Implementierungen zur automatisierten Bereitstellung von Daten über Schnittstellen werden umfassend evaluiert.
S1-16 Vergütungskennzahlen	97b	Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Arbeitnehmenden	Die Datenauswertung basiert auf Daten verschiedener Legaleinheiten. Dabei werden die Daten des höchstbezahlten Individuums exkludiert für die Berechnung. Zudem wurde der Begriff „Vergütung“ zentral definiert und auf die Legaleinheiten ausgerollt. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2024).	Mittlere Unsicherheit durch eine unterschiedliche Datenerfassung bei den Legaleinheiten. Zudem ist eine einheitliche Definition für das Vergütungsverständnis angegeben, was aufgrund der manuellen Eintragung Fehler bergen kann	Hoch	Keine	Systemanbindungen und IT-Implementierungen zur automatisierten Bereitstellung von Daten über Schnittstellen werden umfassend evaluiert.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

S4 – Konsumenten und Endverbraucher

T076 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – SOZIALES (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	103a	Gesamtzahl der im Berichtszeitraum gemeldeten Fälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung	Die Human-Rights-Abteilung erfasst und bewertet gruppenweit relevante Daten durch den Einsatz verschiedener Kommunikations- und Meldesysteme. Dabei erfolgt dies auf Basis der Fälle bis zum Stichtag (31.12.2024).	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	103b	Zahl der Beschwerden, die über Kanäle von den Arbeitskräften des Unternehmens geäußert werden (einschließlich Beschwerde-mechanismen)	Die Human-Rights-Abteilung erfasst und bewertet gruppenweit relevante Daten durch den Einsatz verschiedener Kommunikations- und Meldesysteme. Dabei erfolgt dies auf Basis der Fälle bis zum Stichtag (31.12.2024).	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	103c	Gesamtbetrag der wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den vorstehend beschriebenen Vorfällen und Beschwerden	Die Datenerfassung erfolgt auf Grundlage der Datenbereitstellung durch die jeweiligen Legaleinheiten. Dabei wurden die relevanten Begriffe zentral definiert und standardisiert ausgerollt, um eine konsistente Erhebung sicherzustellen. Die Datensammlung berücksichtigt sowohl Rechtsstreitigkeiten als auch weitere relevante Aspekte, die den einzelnen Legaleinheiten zugeordnet werden.	Geringe Unsicherheit dadurch, dass die Rechtsschriften direkt an die einzelnen Legaleinheiten adressiert sind und aufgenommen werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	104a	Zahl der schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften	Die Human-Rights-Abteilung erfasst und bewertet gruppenweit relevante Daten durch den Einsatz verschiedener Kommunikations- und Meldesysteme. Dabei erfolgt dies auf Basis der Vorfälle bis zum Stichtag (31.12.2024).	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	104b	Gesamtbetrag der Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit schwerwiegenden Vorfällen in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften	Die Datenerfassung erfolgt auf Grundlage der Datenbereitstellung durch die jeweiligen Legaleinheiten. Dabei wurden die relevanten Begriffe zentral definiert und standardisiert ausgerollt, um eine konsistente Erhebung sicherzustellen. Die Datensammlung berücksichtigt sowohl Rechtsstreitigkeiten als auch weitere relevante Aspekte, die den einzelnen Legaleinheiten zugeordnet werden.	Geringe Unsicherheit dadurch, dass die Rechtsschriften direkt an die einzelnen Legaleinheiten adressiert sind und aufgenommen werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

G1 – UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Verantwortungsbewusstes Verhalten in Übereinstimmung mit gesetzlichen Vorgaben und international anerkannten Maßstäben sowie unter Achtung der Menschenrechte ist wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group. Die Lufthansa Group ist davon überzeugt, dass wirtschaftlicher Erfolg nur durch wertorientiertes, integrires und unternehmerisches Handeln zu erreichen ist. Eine von Werten, Integrität und Verantwortungsbewusstsein geprägte Führung der Geschäfte zielt darauf ab, das Vertrauen der Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Investorinnen und Investoren sowie Geschäftspartner in die Gesellschaften der Lufthansa Group langfristig zu stärken.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die Lufthansa Group möchte mit einer verantwortungsbewussten Unternehmenskultur das Risiko von Fehlverhalten reduzieren und positiv auf die Mitarbeiterbindung wirken. So sollen durch eine klare Kommunikation von Kernwerten und regelmäßige Schulungen zur Korruptionsprävention das Verantwortungsbewusstsein der Mitarbeitenden gestärkt und Korruptionsfälle verhindert werden. Dies kann die Attraktivität der Lufthansa Group für Mitarbeitende, Investorinnen und Investoren, Kundinnen und Kunden sowie politische Akteure erhöhen. Auch der Schutz von Hinweisgebenden ermöglicht es, Fehlverhalten aufzudecken, Transparenz zu fördern und das Vertrauen der Mitarbeitenden zu stärken. Verstöße gegen das Hinweisgeber-schutzgesetz können zu Geldstrafen, Veröffentlichung vertraulicher Informationen und Reputationsschäden führen.

Klare Auswahlkriterien und Leistungsbewertungen bei der Lufthansa Group sollen verantwortungsvolle Praktiken entlang der globalen Lieferketten sichern. Transparente Zahlungs- und Geschäftslösungen können das Vertrauen von Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden sowie Geschäftspartnern stärken. Ein gutes Lieferantenbeziehungsmanagement kann die Reputation

und das Vertrauen der Lufthansa Group steigern, neue Kundinnen und Kunden anziehen und im Ergebnis die finanzielle Leistung verbessern. Das strategische Management der Lieferkette erhöht die Effizienz und Resilienz, was zu Kosteneinsparungen führen kann.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Governance

GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Bei der Lufthansa Group ist der Vorstand verantwortlich für die strategische Ausrichtung und operative Führung des Unternehmens. Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Umsetzung der Unternehmensstrategie und stellt sicher, dass die Interessen der Aktionärinnen und Aktionäre sowie anderer Anspruchsgruppen gewahrt bleiben. Gemeinsam ist es das Ziel dieser Organe, das Unternehmen nachhaltig und verantwortungsbewusst zu führen und somit langfristigen Geschäftserfolg und Innovationskraft zu gewährleisten.

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Lufthansa Group verfügen über entsprechendes Fachwissen in Bezug auf die Unternehmenspolitik. Dies umfasst sowohl die strategische Planung als auch die operative Steuerung, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltige Ausrichtung des Unternehmens zu gewährleisten. Die Expertise dieser Organe erstreckt sich auf verschiedene Bereiche, wie Corporate Governance, Risikomanagement, juristische und menschenrechtliche Compliance sowie auf Markt- und Branchenkenntnisse. Durch eine kontinuierliche Weiterbildung und die Einbeziehung von externem Expertenwissen halten sie sich stets aktuell informiert, um fundierte Entscheidungen zu treffen und die Unternehmenspolitik effektiv zu gestalten. Ziel ist es, die

Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group in einem dynamischen und herausfordernden Umfeld zu sichern.

Weitere Informationen zum Aufsichtsrat und Vorstand der Lufthansa Group können folgendem Kapitel entnommen werden [ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane](#).

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Methodik zur Identifizierung von Auswirkungen, Risiken und Chancen ist beschrieben unter [ESRS 2 – Allgemeine Angaben](#).

G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

Ein verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und in ihrer Konzernstrategie verankert. Dies manifestiert sich im Leitgedanken der Lufthansa Group, „Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise zu verbinden“. Für die Lufthansa Group ist wirtschaftlicher Erfolg nur durch ein werteorientiertes und integrires unternehmerisches Handeln zu erreichen. Dies setzt voraus, dass sich alle Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeitenden jederzeit an geltende Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen halten.

Als Unterzeichner des UN Global Compact (UNGC) ist es der Lufthansa Group wichtig, ihre Geschäftstätigkeit mit den darin niedergelegten international anerkannten Grundsätzen in Einklang zu bringen. Das Unternehmen berichtet darüber im Rahmen ihres jährlichen Fortschrittsberichts an den UNGC.



Auch Richtlinien zur Korruptions- und Bestechungsbekämpfung der Lufthansa Group stehen im Einklang mit dem UNGC, dessen Antikorruptionsprinzip aus dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption abgeleitet ist.

Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewusstes Handeln

Der Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Lufthansa Group gibt den Rahmen für ein integrires und verantwortungsbewusstes Handeln vor, innerhalb dessen alle unternehmerischen Entscheidungen zu treffen sind. Die darin enthaltenen Grundsätze umfassen unter anderem die Unternehmensverantwortung für die Gesellschaft und die Umwelt, ein integrires geschäftliches Handeln und die Verantwortung für das Unternehmen und dessen Ressourcen. Damit bildet der Code of Conduct das Fundament des Wertesystems der Lufthansa Group. Er legt zudem Leitlinien fest, die als Orientierung für das Handeln ihrer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden dienen sollen. Der Code of Conduct ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

Der Code of Conduct behandelt unter anderem die Themen Korruptionsbekämpfung, Umgang mit Interessenkonflikten, fairer Wettbewerb, Außenhandelsbestimmungen, Geldwäschebekämpfung, Insiderinformationen und Verbot des Insiderhandels. Durch die genannten Themen werden insbesondere die folgenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group abgedeckt: ethische Unternehmensführung, Schutz von Whistleblowern bei Meldung von Insiderinformationen, aktives Management der Lieferanten für Außenhandelsbestimmungen, Sicherung der Lieferketten, Sicherstellung der Geschäftstätigkeit sowie Korruptions- und Bestechungsbekämpfung.

Der Code of Conduct ist für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit verbindlich, unabhängig von ihrer Funktion oder Hierarchie, und bildet somit die Basis für die gelebte Unternehmenskultur. Darüber hinaus definiert er auch die Erwartungen an Geschäftspartner des Unternehmens, einschließlich der Lieferanten. Aufbauend auf diesem Code of Conduct gilt

für Lieferanten zusätzlich der Supplier Code of Conduct der Lufthansa Group. Das Corporate Compliance Office ist für die redaktionelle Koordination des Code of Conduct zuständig, während der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG für die Implementierung verantwortlich ist. Weitere Governance-Funktionen, wie beispielsweise der Konzerndatenschutz, sind neben dem Monitoring auch für die Entwicklung der themenspezifischen Governance-Strukturen – unter anderem durch Richtlinien, Vorgaben und Reporting – verantwortlich. Der Code of Conduct wird an alle Beschäftigten der Lufthansa Group kommuniziert. Darüber hinaus finden regelmäßige Trainings zu dessen Inhalten statt. Die Inhalte des Code of Conduct basieren unter anderem auf international anerkannten Rahmenwerken wie dem UNGC und der Resolution gegen Menschenhandel der International Air Transport Association (IATA).

Interne und externe Hinweisgebende können potenzielle Verstöße gegen Vorgaben des Code of Conduct über verschiedene Kanäle an das Corporate Compliance Office melden. Hinweise zu Menschenrechtsthemen und Diskriminierung gehen direkt beim Menschenrechtsbeauftragten und seinem Team ein. Wenn eine Meldung Compliance-relevant ist, wird sie durch das Corporate Compliance Office mit Unterstützung der Unternehmenssicherheit weiter untersucht.

Lufthansa Group setzt deutsches Lieferkettensorgfaltpflichtengesetz (LkSG) unternehmensweit um

Zur Sicherung und Einhaltung unterschiedlicher Anforderungen an Lieferanten führen in der Lufthansa Group zwei Teams die Umsetzung des LkSG maßgeblich durch. Das Human Rights & Non Discrimination Team koordiniert übergreifend die Aktivitäten der Lufthansa Group in Bezug auf deren menschenrechtliche Verantwortung. Das Group Procurement Team steuert das Risikomanagement mit Blick auf die Lieferkette. Die beiden Teams werden durch Ansprechpersonen aus Fachabteilungen, wie zum Beispiel Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, Human Resources, Compliance und Einkauf, sowie durch Key-Accounts in einzelnen priorisierten Lufthansa Group Gesellschaften unterstützt. Um das Risikomanagement zu überwachen, wurde die Funktion

eines Menschenrechtsbeauftragten im Vorstandsressort „Personal und Infrastruktur“ mit direkter Berichtslinie an den Vorstand geschaffen. Der Menschenrechtsbeauftragte informiert den Konzernvorstand in regelmäßigen Abständen und anlassbezogen über die Arbeit der zuständigen Personen. Zur Unterstützung des Menschenrechtsbeauftragten und um Kontrollen der Umsetzungsebene durchzuführen, wird die Konzernrevision eingesetzt. Die Konzernrevision prüft regelmäßig die Angemessenheit und Wirksamkeit der Umsetzung. Zudem wurde mit dem Group Human Rights Steering Board ein Lenkungsgrremium geschaffen, das Empfehlungen zum Risikomanagement treffen kann. Es besteht unter Vorsitz des Menschenrechtsbeauftragten aus den Leitenden der Abteilungen Corporate Responsibility, Corporate Compliance, Group Procurement und Occupational Safety.

Verbindliche Compliance-Richtlinien gelten für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group

Die Struktur des Compliance Management Systems der Lufthansa Group sowie unter anderem konkrete Regelungen und Richtwerte zur Prävention von Korruption und Bestechung sind in mehreren Compliance-Richtlinien für die Mitarbeitenden der Lufthansa Group vorgegeben, unter anderem:

- In der Konzern-Compliance-Richtlinie ist unter anderem der Aufbau des Compliance Management Systems der Lufthansa Group auf Basis des allgemein anerkannten Standards IDW PS980 geregelt. Bestandteile sind zudem die Verankerung einzelner Compliance-Module wie Antikorruption sowie die Beschreibung von Organisationsstruktur, Rollen und Verantwortlichkeiten, Kompetenzen und Mindestanforderungen an die relevanten Compliance-Organe und Funktionen.
- Die Integrity-Compliance-Richtlinien beinhalten Vorgaben zur Prävention von Korruption und Bestechung einschließlich Interessenkonflikten. In drei Richtlinien werden hier unter anderem klare Vorgaben für Einladungen und Geschenke, insbesondere von Amtsträgerinnen und Amtsträgern, sowie potenzielle Interessenkonflikte geregelt. Die Richtlinien zielen darauf ab, Korruptions- und Bestechungsrisiken zu



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung G1 – Unternehmensführung

mindern, die Einhaltung regulatorischer Standards sicherzustellen und die Reputation des Konzerns zu erhalten und zu verbessern.

Die Richtlinien sind für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitende der Lufthansa Group verbindlich. Die Konzernrevision, der Konzern-Compliance-Ausschuss, der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwachen das Compliance Management System einschließlich der Richtlinien.

Der Lufthansa Group Code of Conduct und die Konzern-Compliance-Richtlinie enthalten zudem jeweils einen Passus zur Vermeidung von Vergeltungsmaßnahmen. Ziel ist es, Mitarbeitende vor Benachteiligungen und Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, wenn sie begründete Bedenken melden. Die Lufthansa Group setzt auf einen umfassenden Schutz von Hinweisgebenden im Rahmen des etablierten Hinweisgebersystems. Die Identität von Hinweisgebenden wird streng vertraulich behandelt und nur dann offengelegt, wenn gesetzliche Vorgaben dies zwingend erfordern. Das Unternehmen verfolgt eine Null-Toleranz-Politik gegenüber jeglicher Form von Repressalien. Mitarbeitende, die Verstöße melden, sind ausdrücklich vor Benachteiligungen, disziplinarischen Maßnahmen und Diskriminierung geschützt. Verstöße gegen dieses Vergeltungsverbot werden als Compliance-Verstöße eingestuft und konsequent sanktioniert. Darüber hinaus können Meldungen anonym eingereicht werden, wobei die Lufthansa Group keine Schritte unternimmt, die Identität der Hinweisgebenden zu ermitteln.

Konzernrichtlinie zur Competition Compliance stärkt wettbewerbsrelevante Themen

Die Competition-Compliance-Konzernrichtlinie der Lufthansa Group wurde entwickelt, um die wettbewerbsrechtlichen Anforderungen im gesamten Konzern effizient umzusetzen und ein rechtmäßiges Verhalten im Wettbewerb zu gewährleisten. Die Richtlinie umfasst klare Verhaltensregeln zu wettbewerbsrelevanten Themen. Ihre Ziele sind, die Einhaltung gesetzlicher Standards zu fördern, den Ruf der Lufthansa

Group zu schützen und zu stärken sowie den langfristigen Erfolg der Lufthansa Group zu unterstützen.

Die Verhaltensregeln umfassen Vorgaben für:

- das Verhalten gegenüber Wettbewerbern und Nicht-Wettbewerbern,
- die Teilnahme an Einkaufsgemeinschaften sowie
- das Verhalten in Fällen marktbeherrschender Stellungen.

Die Richtlinie ist für alle Regionen und Länder gültig, in denen die Deutsche Lufthansa AG und ihre direkten sowie indirekten Mehrheitsbeteiligungen tätig sind. Sie richtet sich an wesentliche Organe und Anspruchsgruppen wie Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner, Investorinnen und Investoren sowie die Öffentlichkeit. Allen Mitarbeitenden steht die Richtlinie über das Intranet zur Verfügung.

Ein Überwachungsprozess soll die Einhaltung der Richtlinie sicherstellen. Die Lufthansa Group Konzernrevision sowie ein externer Auditor überprüfen das gesamte Compliance Management System, einschließlich der Richtlinien. Die Richtlinie wurde vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG genehmigt und ist ein fester Bestandteil des Engagements der Lufthansa Group für Compliance und Integrität im Geschäftsalltag.

Lufthansa Group Richtlinie zur Anti-Geldwäsche-Compliance dient der Umsetzung geltender geldwäscherechtlicher Verpflichtungen

Die Richtlinie zur Anti-Geldwäsche-Compliance der Lufthansa Group legt verbindliche Anforderungen zur Identifizierung und Prävention von Geldwäscherisiken fest. Sie dient der Umsetzung geltender geldwäscherechtlicher Verpflichtungen und soll sicherstellen, dass alle relevanten Gesetze und Vorschriften im Konzern eingehalten werden.

Die Richtlinie verfolgt ferner das Ziel, potenzielle Geldwäscherisiken zu mindern, die Einhaltung regulatorischer Standards sicherzustellen und die Reputation der Lufthansa Group zu schützen. Durch die Förderung eines transparenten und ethischen

Geschäftsverhaltens soll die Richtlinie zum nachhaltigen, langfristigen Erfolg der Lufthansa Group beitragen. Die Kernaktivitäten umfassen:

- Grundsätze zur Ermittlung von Umständen, die auf Geldwäscherisiken hinweisen,
- Anforderungen zur Meldung von Verdachtsfällen für Unternehmen, die besonderen Anti-Geldwäsche-Gesetzen unterliegen, sowie
- Richtlinien für die Ausführung von Zahlungen.

Die Richtlinie gilt in allen Ländern und Regionen, in denen die Deutsche Lufthansa AG und ihre direkten sowie indirekten Mehrheitsbeteiligungen tätig sind. Ausnahmen können für Unternehmen bestehen, die besonderen Anti-Geldwäsche-Vorschriften unterliegen.

Zu den wesentlichen Organen und Anspruchsgruppen zählen Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner, Investorinnen und Investoren sowie die allgemeine Öffentlichkeit. Für Mitarbeitende ist die Richtlinie über das Intranet zugänglich. Die Einhaltung der Richtlinie wird regelmäßig durch die Lufthansa Group Konzernrevision und einen externen Auditor überprüft, um die Wirksamkeit des Compliance Management Systems zu gewährleisten. Die Genehmigung der Richtlinie erfolgt durch den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG und unterstreicht die Bedeutung eines verantwortungsvollen und gesetzestreu Handelns im gesamten Konzern.

Konzernrichtlinie Security definiert Sicherheitsfunktionen im Unternehmen

Die Group Guideline Security der Lufthansa Group dient dem umfassenden Schutz von Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Betriebsabläufen, Vermögenswerten und der Marke. Die Richtlinie basiert auf der Nutzung bewährter Praktiken und Synergien innerhalb der Unternehmensgruppe, wobei risikobasierte und ergebnisorientierte Sicherheitsmaßnahmen stets im Einklang mit den gesetzlichen Anforderungen und Sicherheitsvorschriften stehen. Ein wesentlicher Bestandteil der Richtlinie ist die Unterstützung der Geschäftsprozesse durch



ein ausgewogenes Verhältnis zwischen proaktiven Schutzmaßnahmen und einer effizienten Reaktion auf Sicherheitsvorfälle.

Die Richtlinie ist in den Code of Conduct integriert und definiert die Rollen und Verantwortlichkeiten der Sicherheitsfunktionen innerhalb der Lufthansa Group. Zudem umfasst sie den Auftrag, ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem (SeMS) zu etablieren und weiterzuentwickeln, das konzernweit Sicherheitsstandards und empfohlene Praktiken festlegt. Dadurch soll eine einheitliche Struktur geschaffen werden, die ein hohes und konsistentes Sicherheitsniveau im gesamten Geschäftsbetrieb der Lufthansa Group gewährleistet. Die Richtlinie gibt die strategische Richtung vor und fördert die Harmonisierung der Sicherheitspraktiken innerhalb des Unternehmens.

Die Richtlinie gilt weltweit für alle konsolidierten Konzerngesellschaften der Lufthansa Group und betrifft insbesondere die Mitarbeitenden. Der vollständige Text ist im Intranet für die Mitarbeitenden der Lufthansa Group einsehbar. Die höchste Instanz der Verantwortlichkeit dieser Richtlinie ist der Konzernbevollmächtigte für Sicherheit, der direkt an den Vorstand berichtet.

Security Management System soll in allen Bereichen der Lufthansa Group einen hohen Sicherheitsstandard gewährleisten

Das Security Management System (SeMS) der Lufthansa Group ist ein integraler Bestandteil des Code of Conduct und dient der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, der Übernahme bewährter Verfahren sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Managementsystems und der Sicherheitskultur. Es hat das Ziel, einen hohen Sicherheitsstandard in allen Bereichen des Unternehmens zu gewährleisten.

Das SeMS soll Kundinnen und Kunden, Fluggäste, Mitarbeitende sowie die Räumlichkeiten und Vermögenswerte der Lufthansa Group vor unrechtmäßigen Eingriffen schützen. Es dient dazu, den Flug- und Anlagenbetrieb zu sichern, eine optimale Bewältigung sicherheitsrelevanter Situationen zu

ermöglichen und negative Folgen solcher Vorfälle zu begrenzen. Darüber hinaus enthält das System klare Anweisungen zu den erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen, um die Umsetzung reibungslos zu gestalten.

Dieses Managementsystem gilt weltweit für alle operativen Bereiche der Lufthansa Group und betrifft insbesondere alle Mitarbeitenden des Konzerns. Für diese ist das SeMS über das Intranet abrufbar. Externe Standards, wie das IATA Operational Safety Audit für Luftverkehrsbetreiber, sind in das SeMS integriert.

Das Überwachungssystem umfasst ein Qualitätsmanagement sowie Reifegradbewertungen, die den laufenden Fortschritt und die Einhaltung der Sicherheitsstandards sicherstellen soll. Die höchste Ebene der Freigabe und Aufsicht ist der Konzernbevollmächtigte Sicherheit, der eine direkte Berichtslinie zum Lufthansa Group Vorstand hat.

Konzernrichtlinie Resilienzmanagement soll Resilienz gegenüber äußeren Einflüssen und deren potenzielle Auswirkungen erhöhen

Die Group Resilience Guideline der Lufthansa Group wurde entwickelt, um die Widerstandsfähigkeit des Unternehmens gegenüber zunehmend komplexeren betrieblichen Störungen und plötzlichen Veränderungen zu stärken. Durch ein koordiniertes und harmonisiertes Vorgehen sollen die Effizienz innerhalb der gesamten Unternehmensgruppe erhöht und dabei Synergien genutzt und die Qualität der Arbeitsergebnisse verbessert werden. Die Richtlinie ist ein wesentlicher Bestandteil des Code of Conduct und dient als Schutzschild, um äußeren Einflüssen standzuhalten und deren potenzielle Auswirkungen zu minimieren.

Die Richtlinie stellt eine Grundlage für die einheitliche Umsetzung internationaler Gesetzgebung (zum Beispiel Network and Information Security – NIS), des Partner-Informationssystems (PartIS) in Form der Sicherstellung der IT-Sicherheit und des Schutzes sensibler Daten innerhalb der Zusammenarbeit

mit Partnern, von Branchenstandards (zum Beispiel IATA) und nationaler Anforderungen, zum Beispiel des Gesetzes über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik, Family Assistance Act des National Transportation Safety Board, dar. Dies beabsichtigt ein koordiniertes Vorgehen bei potenziellen Krisen und gewährleistet die Einführung einheitlicher Strukturen, Prozesse und Methoden, die essenziell für das Management und die Minderung von Krisenauswirkungen sind.

Die Richtlinie gilt weltweit für die Lufthansa Group und ist für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group im Intranet einsehbar und abrufbar. Betroffene Anspruchsgruppen sind primär die Mitarbeitenden der Lufthansa Group. Standards und Initiativen Dritter für Passagier-Airlines, wie die IOSA, werden in der Richtlinie berücksichtigt, und der Überwachungsprozess erfolgt über das Qualitätsmanagement. Die höchste Instanz für die Umsetzung der Richtlinie im operativen Krisenmanagement ist der Group Emergency Direktor, der direkt an den Lufthansa Group Vorstand berichtet.

Sicherheitsrichtlinie dient der Einhaltung regulatorischer Vorgaben und der Verbesserung der Sicherheitskultur bei der Lufthansa Group

Die Sicherheitsrichtlinie der Lufthansa Group unterstreicht das Bekenntnis des Konzerns zu den höchsten Sicherheitsstandards und stellt Sicherheit stets über operative oder finanzielle Ziele. Klare Zielsetzungen, die Zuordnung von Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen sowie die Integration eines effektiven Risikomanagements in den täglichen Betrieb sind zentrale Elemente dieser Richtlinie.

Die Sicherheitsrichtlinie dient der Einhaltung regulatorischer Vorgaben und der Verbesserung der Sicherheitskultur durch Gefahrenidentifikation und Vorfalldanalysen. Ziel ist die Stärkung der operativen Zuverlässigkeit und des Vertrauens der Stakeholder und somit eines sicheren Umfelds für Fluggäste, Besatzungsmitglieder und alle operativen Mitarbeitenden.

Damit jede verantwortliche Sicherheitsmanagerin und jeder verantwortliche Sicherheitsmanager ihre beziehungsweise



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
G1 – Unternehmensführung

seine Verantwortung wahrnehmen kann, verpflichtet sich die Lufthansa Group zu Folgendem:

- Entwicklung, Implementierung und kontinuierliche Verbesserung von Sicherheitsstandards, -strategien und -prozessen
- Bereitstellung maßgeschneiderter Sicherheitsschulungen für alle Mitarbeitenden entsprechend ihrer Rolle
- Sicherstellung der angemessenen und zeitgerechten Informationsbereitstellung innerhalb des Konzerns
- Entwicklung und Förderung einer Sicherheitskultur, die sich durch sichere Praktiken und effektive Kommunikation auszeichnet
- Nutzung von Risikomanagement- und Gefahrenidentifikationsinstrumenten für fundierte Managemententscheidungen
- Erfüllung und – wo notwendig – Übererfüllung gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen
- Sicherstellung der Verfügbarkeit geschulter und qualifizierter Fachkräfte für die Umsetzung von Sicherheitsstrategien
- Messung und kontinuierliche Verbesserung der Sicherheitsleistung durch die Anpassung von Sicherheitszielen und -standards
- Sicherstellung, dass externe Systeme und Dienstleistungen die Sicherheitsstandards der Lufthansa Group erfüllen

Die Sicherheitsrichtlinie soll alle sicherheitsrelevanten Aktivitäten innerhalb der luftrechtlichen Betriebsgenehmigungen für die Passagier-Airlines der Lufthansa Group abdecken. Sie ist weltweit gültig. Die Perspektiven der Anspruchsgruppen wurden in enger Abstimmung mit dem Group Safety Committee, dem Safety Manager Committee und dem Compliance Monitoring Management Committee integriert.

Die Richtlinie und die damit verbundenen Prozesse stehen den Mitarbeitenden der Lufthansa Group über interne Kommunikationsplattformen sowie durch virtuelle oder persönliche Teilnahme an Ausschüssen zur Verfügung. Die Überwachung erfolgt durch das Sicherheitsmonitoring der Lufthansa Group und ist bei dem Vorstand der Lufthansa Group, einschließlich

des Group Safety Committee und des Group Safety Pilots, verankert.

Die Sicherheitsrichtlinie bildet die Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitsstandards bei der Lufthansa Group.

Lufthansa Group Safety Management System zielt auf einheitliche Standards für Lufthansa Group Airlines ab

Die Lufthansa Group verpflichtet sich im Rahmen ihrer Sicherheitsrichtlinie zu einem transparenten und effizienten Management ihrer Sicherheitsprozesse. Ein zentrales Element ist das Lufthansa Group Safety Management System (SMS), das auf einheitliche Standards und eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Lufthansa Group Airlines sowie mit zentralen Funktionen der Lufthansa Group abzielt.

Das Lufthansa Group Safety Management System basiert auf verbindlichen Unternehmensrichtlinien, etablierten Prozessen zur Kostenverteilung und der Verantwortung der einzelnen Airlines für die Steuerung von Risiken und die Durchführung von Sicherheitsmanagementprozessen. Dabei werden sicherheits- und Compliance-relevante Informationen proaktiv und transparent geteilt. Unterstützung in Form von Ressourcen oder Fachwissen wird auf Anfrage bereitgestellt.

Jährlich legen der Lufthansa Group Safety Manager und der Konzernsicherheitspilot gemeinsam Sicherheitsziele fest, die im Flight Safety Committee vorgestellt und genehmigt werden. Diese Ziele gliedern sich in:

- Priorität 1: Ziele mit hoher Dringlichkeit, die im aktuellen Jahr erreicht werden sollen
- Priorität 2: zusätzliche optionale Ziele für das laufende Jahr
- Priorität 3: langfristige Ziele ohne zeitliche Begrenzung, auch über das laufende Jahr hinaus

Die Gruppensicherheitsziele werden durch das Sicherheitsmonitoring der Lufthansa Group überwacht.

Das Lufthansa Group Safety Management System deckt zahlreiche sicherheitsrelevante Themen ab, darunter:

- Sicherheitsrichtlinie und Leitbild
- Identifikation und Management wesentlicher Risiken
- Verknüpfung von Gruppensicherheitsprozessen und den Prozessen einzelner Passagier-Airlines
- Audits und Compliance-Monitoring
- Sicherheitsforschung und -entwicklung
- Risikomanagement, einschließlich Fatigue Risk Management und Operational Risk Evaluation
- Sicherheitsförderung durch Schulungen, Kommunikation und Management von Anspruchsgruppen

Die Verantwortung für die Sicherheitsmanagementprozesse liegt beim Group Safety Committee, unterstützt durch den Konzernsicherheitspiloten, den Konzernbevollmächtigten für Safety and Compliance Monitoring Management und Security and Crisis Management sowie die Flight Safety Committees der Passagier-Airlines. Die Einhaltung der Sicherheitsstandards wird kontinuierlich durch das Lufthansa Group Sicherheitsmonitoring überprüft. Die Entwicklung und Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien erfolgt unter Einbeziehung relevanter Anspruchsgruppen und Gremien, wie des Group Safety Committee, des Safety Manager Committee und des Compliance Monitoring Management Committee. Informationen und Dokumentationen sind über interne Kommunikationsplattformen und physische oder virtuelle Teilnahme an den entsprechenden Ausschüssen für Mitarbeitende der Lufthansa Group zugänglich.

Das Lufthansa Group Safety Management System orientiert sich an den „Minimum Group Safety Standards“ und den „Group Safety References“, die verbindliche Vorgaben für Sicherheitsmanagement, Compliance-Monitoring und Risikomanagement innerhalb der Lufthansa Group Airlines darstellen.



Die Richtlinie ist konzernweit implementiert und wird laufend weiterentwickelt, um den hohen Ansprüchen der Lufthansa Group bezüglich Sicherheit und Compliance gerecht zu werden.

Konzernsicherheitspilot der Lufthansa Group strebt an, die Sicherheit über gesetzliche Anforderungen hinaus zu stärken

Der Konzernsicherheitspilot ist ein zentraler Bestandteil des internen Überwachungs- und Risikomanagementsystems der Lufthansa Group. Das Konzept basiert auf der Konzernrichtlinie zur Flugsicherheit und ist vollständig in den relevanten Unternehmensprozessen implementiert. Ziel ist es, über die gesetzlichen und behördlichen Anforderungen hinaus die Flugsicherheit nachhaltig zu gewährleisten und zu verbessern.

Das Konzept regelt die konzernweite Aufgabenstellung, Befugnisse und Verantwortung der Rolle des Konzernsicherheitspiloten. Dieser ist berechtigt, Flugsicherheitsprüfungen und Auftragsprüfungen bei allen direkten oder indirekten Mehrheitsbeteiligungen der Lufthansa Group durchzuführen. Bei Minderheitsbeteiligungen und Partnerunternehmen erfolgt der Zugang in Abstimmung mit den jeweiligen Aufsichts- und Gesellschaftsorganen.

Zur Wahrung der größtmöglichen Unabhängigkeit berichtet der Konzernsicherheitspilot direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa Group. Seine Tätigkeit umfasst ausschließlich flugsicherheitsrelevante Aspekte, wobei die Verantwortung und Governance durch die Lufthansa Group Sicherheitsrichtlinie geregelt sind.

Das Konzept zum Konzernsicherheitspiloten wurde unter Einbeziehung aller relevanten Anspruchsgruppen entwickelt, darunter das Group Safety Committee, das Safety Manager Committee und das Compliance Monitoring Management Committee. Das Konzept ist konzernweit in allen Passagier-

Airlines der Lufthansa Group gültig und über interne Kommunikationsplattformen zugänglich.

Die oberste Verantwortung für die Einhaltung und Weiterentwicklung des Konzepts liegt beim Group Safety Committee sowie beim Konzernsicherheitspiloten, der als zentrales Überwachungsinstrument des Vorstands der Lufthansa Group agiert. Die Aktivitäten des Konzernsicherheitspiloten unterliegen regelmäßigen Prüfungen durch die Konzernrevision.

Datenschutz ist bei der Lufthansa Group konzernweit geregelt

Die Lufthansa Group verfolgt klare Ziele im Bereich des Datenschutzes, um die Persönlichkeitsrechte von Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden, Aktionärinnen und Aktionären sowie Geschäftspartnern zu wahren. Ein zentrales Anliegen ist es, den Personenbezug bei der Verarbeitung von Daten so weit wie möglich zu vermeiden und dabei stets die rechtlichen Anforderungen einzuhalten. Die Festlegung globaler Datenschutzstandards, wie Richtlinien, Vertragsmuster und Formulare, bildet die Grundlage für den konzernweiten Datenschutz. Diese Maßnahmen unterstützen die Lufthansa Group dabei, eine stabile Datenschutzorganisation und notwendige Datenschutzprozesse zu etablieren.

Ein weiteres Ziel besteht darin, die Mitarbeitenden umfassend in den Datenschutzprinzipien zu schulen und zu befähigen, diese in ihrem Arbeitsalltag anzuwenden. Indem eine Datenschutzmanagement-Kultur etabliert wird, die sich durch datenschutzkonforme Lösungen auszeichnet, soll das wirtschaftliche, innovative und nachhaltige Handeln der Lufthansa Group gefördert werden.

Die Datenschutzorganisation ist umfassend und reicht vom Vorstand bis zu den einzelnen Mitarbeitenden, wobei die

Konzerndatenschutzbeauftragten eine zentrale Rolle einnehmen. Im Rahmen dieser Struktur wurden klare Verarbeitungsprinzipien festgelegt: Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt rechtmäßig, transparent und zweckgebunden, wobei Datenminimierung, Richtigkeit und Vertraulichkeit gewährleistet sind. Klar definierte Rollen und Verantwortlichkeiten, wie die der lokalen Datenschutzbeauftragten sowie Datenschutzkoordinatorinnen und -koordinatoren, sollen die Umsetzung der Datenschutzmaßnahmen sicherstellen.

Die formale Umsetzung der Datenschutzvorgaben wird durch eine Konzernrichtlinie geregelt, die für alle Gesellschaften der Lufthansa Group in der Europäischen Union sowie für Unternehmen, an denen die Lufthansa Group zu mindestens 50 % beteiligt ist, gilt. Diese Richtlinie und die damit verbundenen Prozesse sind allen Mitarbeitenden zugänglich und dienen der kontinuierlichen Verbesserung der Datenschutzpraktiken im Konzern. Regelmäßige interne Audits und Risikobewertungen gewährleisten, dass potenzielle Schwachstellen frühzeitig erkannt und unverzüglich Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden. Ein Monitoringprozess sorgt dafür, dass Feedback integriert wird und die Datenschutzmaßnahmen kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Tierschutzvorgaben bei Lufthansa Cargo sollen Tiere bei Flugtransporten schützen

Lufthansa Cargo muss sicherstellen, dass alle Regularien für Tiertransporte, die von nationalen Regierungen und dem Branchenverband IATA vorgegeben sind, umgesetzt werden. Ziel ist es, den Schutz und das Wohlbefinden der Tiere während des Flugtransports über die gesamte Transportkette hinweg sicherzustellen.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung G1 – Unternehmensführung

Die IATA-Richtlinien und nationale Gesetzgebungen beinhalten Vorgaben insbesondere zu den Themen

- Größe und Ausstattung der Transportboxen
- Temperatur und Sauerstoff während des Transports
- Training der Mitarbeitenden zur Pflege und Stressreduktion der Tiere
- Seuchenschutz und
- Beachtung von Artenschutzabkommen wie CITES (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora)

Darüber hinaus hat Lufthansa Cargo aus ethischen und Naturschutzgründen eigene Beschränkungen für den Transport bestimmter Tierarten definiert.

Lufthansa Cargo hat einen Animal Welfare Officer ernannt, der vor allem für den Tierschutz verantwortlich ist und die Interessen aller betroffenen Anspruchsgruppen berücksichtigen soll. Er sorgt dafür, dass behördliche Vorgaben und international relevante Standards den Mitarbeitenden und Dienstleistern, die in Tiertransporte involviert sind, bekannt sind und von ihnen eingehalten werden. Lufthansa Cargo steht zudem im kontinuierlichen Austausch mit Arbeitsgruppen der IATA sowie mit verschiedenen Anspruchsgruppen wie Tier- und Zooverbänden. Eine weitere wichtige Anspruchsgruppe, die bei Tiertransporten eingebunden wird, sind die internationalen und nationalen Zoll- und Grenzschutzbehörden und Regierungen. Die CITES-Regulierungen greifen auch im Bereich Produkte tierischen Ursprungs. Je stärker ein Tier geschützt ist, desto weitergehend ist der Handel auch von Produkten tierischen Ursprungs verboten und desto strenger ist der Transport Regularien unterworfen.

Die Lufthansa Group Passagier-Airlines setzen sich mit dem Thema Tierschutz auseinander und arbeiten deshalb aktuell an einer übergreifenden Strategie in diesem Bereich. Darüber hinaus soll eine konzernweite Haltung zu diesem Thema ent-

stehen. Bereits jetzt setzten sich die Airlines mit verschiedenen Initiativen für dieses Thema ein. So bietet beispielsweise Discover Airlines eine vegane Menü-Auswahl in der Business Class an, und bei allen Passagier-Airlines wird in allen Reiseklassen eine vegetarische Menü-Auswahl angeboten.

G1-2 – Management der Beziehungen zu Lieferanten

Die Lufthansa Group legt großen Wert darauf, dass auch ihre Lieferanten die geltenden Gesetze, Richtlinien und Vorschriften zu fairem Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvollem Handeln vollständig einhalten. Dazu gehört der Schutz der grundlegenden Menschenrechte und der Umweltbelange. Die Lufthansa Group will damit ihren Sorgfaltspflichten nachkommen und keine Geschäftsbeziehungen mit Personen oder Unternehmen unterhalten, die diese Standards nicht erfüllen. Ziel des Risikomanagementsystems der Lufthansa Group für Einkaufsprozesse ist es, Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance-Risiken oder Verstöße gegen die Konzernstandards in der Lieferkette zu identifizieren und sie durch wirksame Maßnahmen zu verhindern, zu minimieren oder gegebenenfalls zu beenden. Stellt das Risikomanagementsystem ein derartiges Risiko in Bezug auf einen Lieferanten fest, werden geeignete Maßnahmen eingeleitet. Dies erfolgt durch ein zentrales Expertenteam in der Beschaffungsfunktion. Die Maßnahmen werden anschließend mit dem Lieferanten vereinbart. **➔ S2 ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.**

Darüber hinaus ist die Lufthansa Group durch die kontinuierliche Aufnahme von Verpflichtungen in die Verträge mit den Lieferanten bestrebt, ein verantwortungsvolles Handeln ihrer direkten Lieferanten sicherzustellen, um so den eigenen Ansprüchen an unternehmerische Verantwortung gerecht zu werden und Risiken zu vermeiden.

Über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder die externe Ombudsperson der Lufthansa Group können Dritte vertraulich Beschwerden und Meldungen über potenzielle menschenrechts- und umweltbezogene Risiken oder Verstöße seitens der Lieferanten einreichen. **➔ S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können.** Darüber hinaus sind die Lieferanten der Lufthansa Group in ihren Verträgen aufgefordert, ihre eigenen Lieferanten und die Mitarbeitenden ihrer Lieferanten über die Meldewege der Lufthansa Group zu informieren. Die Geschäftsordnung der Lufthansa Group zum Umgang mit Meldungen ist auf der Website der Lufthansa Group verfügbar. Für weitere Belange im Anwendungsbereich des § 2 Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG) **➔ S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können.**

Menschenrechts- und Umweltaanforderungen werden in die Spezifikation des Ausschreibungsverfahrens aufgenommen. Des Weiteren müssen diese Anforderungen in die Bewertungsmatrix aufgenommen werden, die die Grundlage für die Lieferantenauswahl bildet. Darüber hinaus werden die Lieferanten mit den Ausschreibungsunterlagen über den Supplier Code of Conduct informiert, der die Erwartungen der Lufthansa Group in Bezug auf soziale, ökologische und ethische Verantwortung an ihre Lieferanten formuliert.

G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Die Lufthansa Group hat ein umfassendes Compliance Management System etabliert, um ein rechtmäßiges und transparentes Verhalten in allen Geschäftsaktivitäten sicherzustellen. Das Compliance Management System folgt dem Prüfungsstandard IDW PS 980 und besteht aus den sieben Säulen Compliance-Kultur, Compliance-Ziele, Identifikation von Compliance-Risiken,



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
G1 – Unternehmensführung

Compliance-Programm, Compliance-Organisation, Compliance-Kommunikation und Compliance-Monitoring. Es umfasst die Module Integritäts-(Antikorruptions-), Kapitalmarkt-, Wettbewerbs-, Embargo und Export-, Fremdpersonal- sowie Anti-Geldwäsche-Compliance.

Eine zentrale Maßnahme zur Vermeidung von Vorwürfen oder Vorfällen von Non-Compliance, einschließlich Korruption und Bestechung, ist die Entwicklung einer starken Compliance Kultur. Das Fundament des Wertesystems und der Compliance Kultur der Lufthansa Group ist der Code of Conduct. Die Compliance Kultur soll dadurch gefördert werden, dass die Vorstände und Führungskräfte der Lufthansa Group ihrer Vorbildfunktion als integrale Entscheidungsträger gerecht werden, indem sie gegenüber ihren Teams ihre Erwartung zum Ausdruck bringen, dass alle geschäftlichen Entscheidungen und Aktivitäten auf Rechtmäßigkeit, Integrität und den im Lufthansa Group Code of Conduct niedergelegten Werten beruhen müssen. Darüber hinaus hat die Lufthansa Group spezifische Regeln und Prozesse zur Verhinderung von Korruption und Bestechung etabliert. In den Compliance-Richtlinien der Lufthansa Group sind unter anderem Vorgaben zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen Zuwendungen sowie Spenden, Mitgliedschaften und Sponsoring definiert. Die Compliance-Richtlinien sind für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitende der Lufthansa Group verbindlich.

Das Corporate Compliance Office und die Compliance-Manager in den Gesellschaften der Lufthansa Group haben die Aufgabe, die richtlinienkonforme Entscheidungsfindung durch Beratung zu unterstützen. Management und Beschäftigte sind aufgefordert, sich bei Fragen zu Compliance jederzeit beraten zu lassen. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group eine App, die einen Compliance-Check auf Basis ihrer Compliance-Regeln rund um die Uhr ermöglicht.

Einmal im Jahr müssen die Compliance-Manager aller Gesellschaften der Lufthansa Group mit operativem Geschäft ihre Exposition gegenüber relevanten Compliance-Risiken und den Status ihrer Maßnahmen zur Risikominderung bewerten. Das Corporate Compliance Office validiert und konsolidiert die Ergebnisse. Daraus werden Empfehlungen abgeleitet, um identifizierte Risiken durch Maßnahmen zielgerichtet abzuschwächen. Die Ergebnisse der Risikobewertungen sowie der Umsetzungsstand der empfohlenen Instrumente und Maßnahmen werden im Rahmen des Konzern-Compliance-Berichts an den Vorstand, den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat der Lufthansa Group berichtet.

Um Vorwürfen oder Vorfällen von Korruption und Bestechung nachzugehen, unterhält die Lufthansa Group verschiedene Hinweisgeberkanäle. Alle Mitarbeitenden können sich zudem an ihre direkten Vorgesetzten, die Compliance-Manager in ihrer Konzerngesellschaft oder das Corporate Compliance Office wenden. Wenn Hinweisgebende anonym bleiben möchten, können Bedenken und mögliche Verstöße über das elektronische Hinweisgebersystem oder die Ombudsperson angesprochen werden, die auch für externe Hinweisgebende öffentlich zugänglich sind. Das Melden von Missständen oder Verstößen ist zudem Teil des webbasierten Integritäts-Compliance-Trainings der Lufthansa Group.

Untersuchungen potenzieller Compliance-Verstöße, einschließlich Korruptions- und Bestechungsvorfällen, werden vom Corporate Compliance Office und dem Intelligence & Investigations Team der Corporate Security durchgeführt. Je nach Schwere der Vorwürfe werden die Untersuchungen entweder dem Group Compliance Committee oder dem zuständigen Central Compliance Committee berichtet. Diese Ausschüsse sind unabhängig von der in die Angelegenheit verwickelten Managementkette, üben ihre Lenkungsfunktion aus und treffen

die wichtigsten Entscheidungen, um eine neutrale und gründliche Untersuchung anzustreben. Das Untersuchungsverfahren für potenzielle Compliance-Verstöße ist in einer Prozessbeschreibung dargestellt.

Mindestens vierteljährlich berichtet das Corporate Compliance Office dem Group Compliance Committee zusammenfassend über alle Compliance-relevanten Vorwürfe und Vorfälle, einschließlich derjenigen von Korruption und Bestechung, sowie über für die Lufthansa Group relevante Compliance-Untersuchungen. Zweimal jährlich berichtet das Corporate Compliance Office relevante Vorfälle, Vorwürfe und Untersuchungen an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie einmal jährlich an den Aufsichtsrat der Lufthansa Group. Compliance-Untersuchungen, die nur für eine Gesellschaft der Lufthansa Group relevant sind, meldet das Corporate Compliance Office an das zuständige Central Compliance Committee der betreffenden Konzerngesellschaft.

Das Corporate Compliance Office, der Chief Compliance Officer und die Geschäftsführung kommunizieren regelmäßig die Erwartungen der Lufthansa Group an ein integriertes Geschäftsverhalten ohne Korruption, Bestechung und Interessenkonflikte. Das Corporate Compliance Office sowie die Gesellschaften der Lufthansa Group veröffentlichen die relevanten Compliance-Richtlinien einschließlich derjenigen zur Korruptions- und Bestechungsbekämpfung in ihrem jeweiligen Intranet. Werden die Richtlinien aktualisiert, sorgen das Corporate Compliance Office und die Compliance-Manager in den Konzerngesellschaften für deren gruppenweite Kommunikation. Weitere Kommunikationsmaßnahmen sind beispielsweise Infostände bei Begrüßungsveranstaltungen und die Verteilung der Compliance-Richtlinien im Rahmen des Onboardings für neue Mitarbeitende.



Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende für Risiken sensibilisieren

Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende der Lufthansa Group dabei unterstützen, alle relevanten gesetzlichen Vorgaben und internen Richtlinien der Lufthansa Group zu verstehen. Sie sollen dazu dienen, das Bewusstsein für Risiken zu schärfen, Hinweise zum Umgang mit Risikosituationen zu geben und aufzuzeigen, an welcher Stelle die Mitarbeitenden Unterstützung erhalten können. Webbasierte Trainings sollen für diese Themen sensibilisieren; Präsenztrainings sollen bereichs- oder funktionsbezogenes, spezifisches Wissen vermitteln. Grundsätzlich sind die genannten webbasierten oder Präsenztrainings allen Mitarbeitenden zugänglich.

Generell sind alle Führungsebenen verpflichtet, an Antikorruptions- und webbasierten Compliance-Schulungen teilzunehmen. Außerdem bietet das Corporate Compliance Office ein Einführungstraining für neu ernannte Vorstandsmitglieder aller Gesellschaften der Lufthansa Group an. Abhängig von der Risikoexposition der jeweiligen Rolle innerhalb der Lufthansa Group gegenüber spezifischen Compliance-Risiken sind die Beschäftigten verpflichtet, an Compliance-Schulungen teilzunehmen. Dies betrifft insbesondere Führungskräfte und Mitarbeitende, die einem Interessenkonflikt ausgesetzt sein könnten. Gründe hierfür können beispielsweise Einladungen, Geschenke oder andere beschaffte Vorteile von Personen außerhalb der Lufthansa Group sein. Besonders betroffen sind hier potenziell steuernde Funktionen, die in Bereichen wie Personalwesen, Controlling oder der Buchhaltung arbeiten. Weitere sensible Bereiche sind Einkauf, Vertrieb, Account Management, Marketing, Event Management, Business Development, Kommunikation, International Relations/ Governmental Affairs, Ground Operations, Finanzen, Rechnungswesen und Recht. Auf Basis der verfügbaren Personalstammdaten werden 100 % der risikobehafteten Funktionen durch mindestens ein Trainingsformat abgedeckt. Diese Zielgruppen werden regelmäßig von Konzerngesellschaften mit Unterstützung des Corporate Compliance Office überprüft und angepasst, zum Beispiel bei organisatorischen Umstrukturierungen oder Entwicklungen.

Kennzahlen und Ziele

G1-4 – Fälle von Korruption oder Bestechung

Im Jahr 2024 gab es 0 Verurteilungen beziehungsweise 0 EUR an Geldstrafen gegen die Lufthansa Group wegen Verstößen gegen Korruptions- oder Bestechungsvorschriften.

Die Lufthansa Group duldet keine Verstöße gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften. Sollte eine Untersuchung einen Verstoß gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften bestätigen, wird die Lufthansa Group unter Berücksichtigung der individuellen Umstände des Falles angemessene individuelle Maßnahmen ergreifen. Diese können zum Beispiel Disziplinarmaßnahmen, Schadensersatzforderungen, verstärkte Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen, außerordentliche interne Audits, Verbesserungen der betroffenen Standards und Verfahren zur Vermeidung zukünftiger Verstöße umfassen.

G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Nachfolgend sind Vertretende der Lufthansa Group aufgeführt, die im Zusammenhang von politischer Einflussnahme oder Lobbytätigkeiten des Konzerns tätig sind:



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
G1 – Unternehmensführung

T077 ESRs G1-5 | 29A VERTRETUNG DER LUFTHANSA GROUP IM ZUSAMMENHANG POLITISCHER EINFLUSSNAHME ODER LOBBYTÄTIGKEITEN IM JAHR 2024

Gesellschaft	Vertretung	Gesellschaft	Vertretung
Deutsche Lufthansa AG	Bartels, Andreas		Tubes, Yannick
	Benedict, Tom		von Angern, Wolf-Hagen
	Benz, Tabea		von Eicke und Polwitz, Steffen
	Brückmann, Axel		Vittadini, Grazia
	Bulling, Andreas		Vranckx, Dieter
	Courant, Sandra		Wallisch, Astrid
	Faust, Jürgen		Zill, Alexandra
	Dr. Göbel, Matthias		Dr. Zilles, Stephan
	Heinecke, Anton		Lufthansa Cargo AG
	Holzrichter, Alexander		Archer, Julia
	Hug, Marcel		Bauer, Frank
	Karassek, Markus		Bhat, Ashwin
	Kiewel, Maximilian		Braun, Annette
	Kindler, Holger		Dr. Breithaupt, Jan-Wilhelm
	Körner, Jan		Engelbart, Grit
	Dr. Kreuzpaintner, Stefan		Focke, Dietmar
	Leutke, Martin		Grychta, Oliver
	Dr. Lindemann, Kay		Jansen, Bettina
	Linke, Markus		Dr. Menges, Volker
	Lumnitzer, Frank		Mies, Nicole
	Malliaras, Thrasivoulos		Pacher, Sonja
	Dr. Muhle, Christoph		Rauchhaus, Marc-Philip
	Müller, Robert Karl		Lufthansa Technik AG
	Dr. Niggemann, Michael		Aringhoff, Hans-Bernd
	Pechstein, Jan		Gloy, Harald
	Pordomm, Marcel		Dr. Krüger, Jens
Raepple, Christian	Maaßen, Anna		
Sauerwein, Albert	Stark, Sören		
Schmid, Michael	von Puttkamer, Michael		
Schulz, Kerstin	Dr. Willms, William		
Schuster, Ruben	Eurowings		
Sellmaier, Stephan	Bischof, Jens		
Singh, Karan	Austrian Airlines		
Spohr, Carsten	Reimann, Walter		
Dr. Streichert, Till	Brussels Airlines		
	von Boxberg, Dorothea		
	Öwerdieck, Nina		
	Reinshagen, Tilman		
	Saey-Desmedt, Philippe		
	Van Der Kamp, Menno		

T078 ESRs G1-5 | 29B) I) REALISIERTE (GGF. GELEISTETE) FINANZIELLE BEITRÄGE UND POLITISCHE SACHLEISTUNGEN IM JAHR 2024

Kategorie	Höhe in TEUR
Finanziell	334
Politische Sachleistung	0

Für die Erhebung der Daten in der Tabelle G1-5 29b) i) waren keine Schätzungen notwendig.

Nachfolgend sind die wichtigsten Themen der Lufthansa Group aufgeführt, die Gegenstand ihrer Lobbytätigkeit sind:

Reform der EU-Fluggastrechteverordnung 261/2004 entsprechend dem Kommissionsvorschlag von 2013

Die Lufthansa Group plädiert dafür, den Kommissionsvorschlag zur Reform der EU-Verordnung 261/2004 aus dem Jahr 2013 in der vorliegenden Form umzusetzen. Dies beinhaltet insbesondere die Definition außergewöhnlicher Umstände sowie die Anpassung der Verspätungsschwellenwerte.

SAF-Quote durch einheitliche Abgabe finanzieren

Die Quote für Sustainable Aviation Fuel (SAF) gilt ab 2025 für Flüge von und zu europäischen Flughäfen. Die Lufthansa Group wirkt darauf hin, die Finanzierung der Quote für SAF gleichermaßen auf europäische und nichteuropäische Luftverkehrsunternehmen zu verteilen, wie beispielsweise durch eine einheitliche europäische SAF-Abgabe, die auf Grundlage der gesamten Reisedistanz berechnet wird.

SAF-Freizertifikate ausweiten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, Zeitraum und Anzahl der SAF-Freizertifikate für den Luftverkehr im europäischen Zertifikatshandel auszuweiten.

Luftverkehrsteuer für SAF-Förderung verwenden

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Einnahmen der Luftverkehrsteuer im Haushaltsgesetz 2025 für die Förderung von SAF verwendet werden.



Europäische Förderstrategie für SAF einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, eine Förderstrategie für die Produktion und Nutzung von SAF auf europäischer Ebene einzuführen.

„Book & Claim“-Mechanismus zur SAF-Nutzung einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, zur Erfüllung der SAF-Quoten einen „Book & Claim“-Mechanismus einzuführen. Dabei werden SAF-Zertifikate gehandelt, um standortunabhängig ausreichend SAF in den Verkehr zu bringen.

Einheitlichen europäischen Luftraum einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, einen einheitlichen europäischen Luftraum mit politisch unabhängigen europäischen Regulierungsbehörden und unabhängigen nationalen Aufsichtsbehörden einzuführen.

Vorauszahlungspraxis beibehalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, die Vorauszahlungspraxis für den Flugticketkauf beizubehalten.

Bereitstellung von Flugzeugdaten an Airlines verpflichtend ermöglichen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass Flugzeughersteller den Fluggesellschaften Zugang, Kontrolle und Nutzung der im Flugbetrieb generierten Daten ermöglichen müssen.

Europäische Verordnung über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Slots auf Flughäfen beibehalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die europäische Verordnung über die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in ihrer jetzigen Form beibehalten wird und sie, wenn überhaupt, nur anhand von Empfehlungen internationaler Organisationen einheitlich anzupassen.

Rechtliche Grundlage zur Modernisierung der Luftsicherheitskontrollen schaffen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass auf europäischer Ebene eine regulatorische Grundlage für die automatische

Erkennung von gefährlichen Gegenständen bei der Sicherheitskontrolle geschaffen und die Zertifizierung vorangetrieben wird.

EU-Verordnung 1069/2009 (Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte) überarbeiten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die EU-Verordnung (1069/2009) dahingehend überarbeitet wird, dass Abfälle auf internationalen Flügen, die tierische (Neben-)Produkte enthalten, nicht verbrannt oder deponiert werden müssen.

Flugroutentechnologie ADS-C EPP Verpflichtung beibehalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Verpflichtung zur Nutzung der Flugroutentechnologie Automatic Dependent Surveillance – Contract Extended Projected Profile (ADS-C EPP) europaweit verpflichtend bleibt.

Deutsche Flughäfen an Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn anbinden

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass deutsche Flughäfen an die Hochgeschwindigkeitsstrecken und das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angebunden werden.

Anwendung des Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) im Luftverkehr prüfen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, die Anwendung dieses CO₂-Grenzausgleichssystems im Rahmen der EU-Klimapolitik im Luftverkehr zu prüfen.

Priorisierte Flugverkehrskontrollfreigaben einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, eine Rechtsgrundlage zur Erteilung von priorisierten Flugverkehrskontrollfreigaben nach Maßgabe des Verkehrssteuerungsprinzips „Best Equipped Best Served“ (BEBS) in die Flugsicherungsdurchführungsverordnung einzufügen. BEBS setzt Anreize für die Luftfahrtunternehmen, ihre Flotte schneller auf innovative Technologien umzustellen. Im Gegenzug wird den Luftfahrtunternehmen eine Vorrangbehandlung in Aussicht gestellt, um den klima-

schonenden Effekt nicht in einem langwierigen Landeverfahren zu verlieren.

Nicht-CO₂-Effekte im EU-Emissionshandelssystem (ETS) begrenzen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, den Geltungsbereich des EU ETS für Nicht-CO₂-Effekte auf innereuropäische Flüge zu begrenzen.

Streichung der nationalen Quote für „Power-to-Liquid“-Kraftstoffe im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Die Lufthansa Group plädiert dafür, im Rahmen der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie die nationale „Power-to-Liquid“(PtL)-Kraftstoffquote für den Luftverkehr im § 37a Absatz 4a BImSchG zu streichen.

Kerosinsteuer nicht einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie keine Kerosinsteuer einzuführen.

Luftverkehr in deutscher und europäischer Carbon-Management-Strategie berücksichtigen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, den Luftverkehr in der Carbon-Management-Strategie Deutschlands und der EU zu berücksichtigen.

EU-Gesetzgebungslücken bei Arbeitsbedingungen schließen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, Gesetzeslücken, die fiktive Heimatbasen, Scheinselbstständigkeit und die missbräuchliche Entsendung von Beschäftigten ermöglichen, zu schließen.

Streikrecht reformieren

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass das Streikrecht hinsichtlich der Ankündigungsfristen, Notdienstvereinbarungen und verpflichtenden Schlichtungsverfahren reformiert wird.



Arbeitszeugnis via Textform übermittelbar machen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Gewerbeordnung dahingehend angepasst wird, Arbeitszeugnisse auch via Textform (statt ausschließlich in Schriftform) übermitteln zu können.

Wesentliche Vertragsbedingungen in Textform übermittelbar machen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass wesentliche Vertragsbedingungen von Arbeitsverhältnissen anstatt in Schriftform auch in Textform – also beispielsweise per E-Mail – übermittelt werden können.

Wochenarbeitszeit einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Betrachtung der Arbeitszeit von einer täglichen zu einer wöchentlichen Betrachtung geändert wird.

Berichtspflichten in der Umsetzung der EU-Lohntransparenzrichtlinie bürokratiearm gestalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Berichtspflichten in der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Lohntransparenz unbürokratisch umgesetzt und Privilegien für Tarifparteien geschaffen werden.

Kosten bei Dokumentenänderungen anlässlich des Selbstbestimmungsgesetzes nicht auf Arbeitgeber übertragen

Mit dem deutschen Selbstbestimmungsgesetz soll es leichter werden, den Geschlechtseintrag und den eigenen Vornamen ändern zu lassen. Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die finanziellen Kosten für die Änderungen von Dokumenten zukünftig nicht mehr vom Arbeitgeber getragen werden müssen.

Privilegierung von Tarifparteien in der Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD)

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass Tarifparteien in der nationalen Umsetzung der CSDDD eine Privilegierung erhalten.

EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung CSRD unverändert in deutsches Recht umsetzen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die nationale Umsetzung der CSRD eins zu eins ins deutsche Recht erfolgt.

Keine weitere Erhöhung von Standortkosten durch staatliche Gebühren

Die Lufthansa Group fordert ein Belastungsmoratorium für den Luftverkehr. Konkret sollen absehbar keine Gebührenerhöhungen erfolgen. Zudem sollten die Kosten für Gefahrenabwehr durch den Staat getragen werden.

Import von Huftierarten per Luftfracht in die EU zulassen

Die Lufthansa Group plädiert für die Zulassung einer zeitlichen Trennung von verschiedenen Huftierarten in Tiergrenzkontrollstellen und anderen Einrichtungen des Imports in die EU als effektiver Schutz vor Kreuzinfektionen zusätzlich zur räumlichen Trennung gemäß EU DVO 2019/1014 und EU VO 2017/62.

Verhältnismäßigkeit bei deutschen Vorgaben zu Luftsicherheitsschulungen wahren

Die Lufthansa Group plädiert für die Wahrung der Verhältnismäßigkeit bei den deutschen Vorgaben zu Luftsicherheitsschulungen gemäß Luftsicherheits-Schulungsverordnung vom 6. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 193) im Zuge der DVO (EU) 2015/1998, Ziff. 11.4.3 wie in EU-Nachbarstaaten.

Einführung eines Verrechnungsmodells bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland

Die Lufthansa Group plädiert für die Einführung eines Verrechnungsmodells bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer gemäß der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG Artikel 211 – wie in den meisten EU-Nachbarstaaten – für fairere Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU, Kostensenkung für die Wirtschaft, die Stärkung der Logistik und die Vermeidung unnötig langer Transportwege beim Güterimport.

Digitalisierung des Datenaustauschs unter anderem mit Behörden entlang der Luftfracht-Transportkette

Entlang der Luftfracht-Transportkette sollte der Datenaustausch zum Beispiel mit Behörden vollständig und möglichst nach einem internationalen Datenstandard digitalisiert werden. Dies kann für mehr Transparenz, Effizienz und Sicherheit in der Transportkette sorgen. Dazu trägt das vom deutschen Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte „Digitale Testfeld Air Cargo“ mit Beteiligung von Lufthansa Cargo bei.

Beibehaltung und Anwendung von Regelungen des Luftverkehrsgesetzes

Die Lufthansa Group plädiert für die Beibehaltung der Genehmigungsverfahren für Gelegenheitsverkehre beziehungsweise Ad-hoc-Charterflüge im Bereich der Luftfracht für Drittstaaten-Airlines gemäß den Regelungen vor allem im Luftverkehrsgesetz.

Förderung der Luftfahrtforschung insbesondere für eine nachhaltigere Luftfahrtindustrie

Lufthansa Technik setzt sich dafür ein, dass die Bereiche Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung einen größeren Stellenwert im Kontext der Luftfahrtforschung erhalten, um neben langfristigen Innovationen auch mit kurz- und mittelfristigen Technologien eine nachhaltigere Luftfahrt früher erreichen beziehungsweise verfolgen zu können.

Lufthansa Group als strategische Partnerin für die sicherheitspolitische „Zeitenwende“ etablieren

Ein zentrales Element der sogenannten „Zeitenwende“ ist die Suche nach industriellen Partnern, um die deutsche Verteidigungsfähigkeit langfristig zu sichern. Für die Lufthansa Group ist wertorientiertes und verantwortungsvolles Handeln nicht nur ein Anspruch, sondern ein fester Bestandteil ihres Selbstverständnisses. Als ein in Deutschland verwurzelt Unternehmen sieht sie sich in einer Schlüsselrolle, um die politische und wirtschaftliche Souveränität sowie die Resilienz der Bundesrepublik und ihrer Streitkräfte langfristig zu stärken.



Eintragungen der Lufthansa Group in Transparenzregister

Die Lufthansa Group ist in folgenden Transparenzregistern eingetragen:

Europäische Union

- Lufthansa Group, EU Transparency Register 0714344663-32
- Brussels Airlines, EU Transparency Register 755555322381-50

Deutschland

- Deutsche Lufthansa AG, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R001474
- Eurowings GmbH, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R001213
- Lufthansa Cargo AG, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R000854
- Lufthansa Technik AG, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R003164

Österreich

- Austrian Airlines, Lobbying- und Interessenvertretungsregister, LIVR-00193

Ehemalige Mitarbeitende aus der öffentlichen Verwaltung in Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen der Lufthansa Group

Die folgenden Mitarbeitenden in Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen der Lufthansa Group hatten in den beiden Jahren vor ihrer Ernennung im laufenden Berichtszeitraum eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung, einschließlich Regulierungsbehörden, inne:

- Tom Benedict
- Alexander Holzrichter
- Anna Maaßen

G1-6 – Zahlungspraktiken

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, Zahlungen bei allen Zulieferern in dem vertraglich vereinbarten Zahlungsrahmen sowie im Einklang mit den Zahlungsbedingungen der Lufthansa Group umzusetzen. Dabei unterscheidet die Lufthansa Group nicht zwischen unterschiedlichen Lieferanten.

Das Standard-Zahlungsziel des Lufthansa Konzerns beträgt 30 Tage, wenn es weder im Vertrag noch auf der Rechnung angegeben ist. Die weiteren beiden Standard-Zahlungsbedingungen sind 60 und 90 Tage. Hierbei erfolgt in Bezug auf die Zahlungsbedingungen bei der Lufthansa Group im Allgemeinen keine weitere Kategorisierung der Lieferanten. Zudem beträgt die durchschnittliche Zahlungsfrist 41 Tage bei der Lufthansa Group.

Bei den Standard-Vertragszahlungsbedingungen werden die Zahlungen ab dem Datum des Rechnungseingangs berechnet. Im Standardportfolio können auch Zahlungsfristen gewählt werden, die sich ab dem Datum der Rechnungsstellung berechnen. Darüber hinaus ist die pünktliche Zahlung ein Kontrollindikator mit einem Ziel von 92 %, basierend auf der Anzahl der Rechnungen. Für alle Lieferanten im Geltungsbereich gewährt die Lufthansa Group zusätzlich eine Nachfrist von sieben Tagen, was immer noch als pünktliche Zahlung gezahlt wird. Zahlungsfristen von mehr als 30 Tagen erfordern in einigen Ländern individuelle Vereinbarungen.

T079 ESRS G1-6 | 33B STANDARDZAHLUNGSBEDINGUNGEN & ZAHLUNGEN ¹⁾, DIE MIT DIESEN STANDARDBEDINGUNGEN ÜBEREINSTIMMEN, IM JAHR 2024

Standard-Zahlungsbedingungen	Konforme Zahlungen in %
30 Tage	24,32 %
60 Tage	5,38 %
90 Tage	0,54 %

¹⁾ Weitere Zahlungen erfolgen auf Grundlage individuell vereinbarter Vertragsbedingungen und werden entsprechend diesen von der Lufthansa Group beglichen, wodurch eine vollständige Abdeckung in der Tabelle nicht gegeben ist.

Die Lufthansa Group überwacht die Zahlungsausgänge und damit die Dauer bis zur Begleichung einer Rechnung konzernweit anhand von Systemberichten auf monatlicher Basis. Die Ergebnisse werden mit den Geschäftsbereichen der Lufthansa Group im Rahmen von monatlichen Abstimmungsrunden zur kontinuierlichen Verbesserung ausgetauscht und Handlungsbedarf wird diskutiert. Darüber hinaus sind die Zahlungsläufe so eingerichtet, dass ein regelmäßiger Zahlungsverkehr über die bestehenden Banksysteme möglich ist.

Die derzeitige Anzahl der anhängigen Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzugs beträgt 0 für das Jahr 2024 bei der Lufthansa Group.

Lieferanten haben mehrere Möglichkeiten, sich bei Zahlungsfragen an die Lufthansa Group zu wenden – zum Beispiel durch Kontaktaufnahme mit dem Buchhaltungsteam oder durch die Statusabfrage in einem System für Lieferanten, in dem die Daten selbst verwaltet und eingesehen werden können.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

G1 – Unternehmensführung

T080 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN IM JAHR 2024 – GOVERNANCE

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	21b	Prozentualer Anteil der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	Erfassung der Daten der Lufthansa Group auf Basis der Auswertungen des zentralen Lerntools sowie der vorherigen Risikoanalyse, welche Funktionen besonders betroffen sein könnten.	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-4 – Fälle von Korruption oder Bestechung	24a	Anzahl der Verurteilungen und die Höhe der Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Erfassung der Daten erfolgt durch die Lufthansa Compliance-Abteilung, basierend auf den Verurteilungen und Bußgeldern gegen Unternehmen des Lufthansa Konzerns.	Geringe Unsicherheit dadurch, dass die Rechtsschriften direkt an die einzelnen Legaleinheiten adressiert sind und aufgenommen werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	29b	Gesamter monetärer Wert der direkt und indirekt von dem Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen und Sachleistungen	Basis der Datenerhebung sind die einzelnen monetären Werte der einzelnen Legaleinheiten. Durch die Implementierung einer gruppenweiten Richtlinie, wodurch direkte monetäre Werte ausgeschlossen werden, erfolgt keine weitere Betrachtung dieses Sachverhalts.	Geringe Unsicherheit durch die vorhandene Richtlinie in Bezug auf direkte monetäre Werte und die zentrale Funktion innerhalb der Lufthansa Group, die sich mit der politischen Einflussnahme direkt auseinandersetzt	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-6 – Zahlungspraktiken	33a	Durchschnittliche Zeit (in Tagen), die das Unternehmen benötigt, um eine Rechnung ab dem Zeitpunkt des Beginns der vertraglichen oder gesetzlichen Zahlungsfrist zu begleichen	Die Datenerhebung erfolgt auf Grundlage der Rechnungs- und Zahlungsdaten der Lufthansa Group, die in einer zentralen Datenbank konsolidiert und verwaltet werden. Die Auswertungen basieren entsprechend auf diesen zentral bereitgestellten und gepflegten Informationen.	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-6 – Zahlungspraktiken	33b	Prozentsatz der Zahlungen, bei denen die Standardbedingungen angewandt werden	Die Datenerhebung erfolgt auf Grundlage der Standardzahlungsbedingungen und der einzelnen Zahlungsdaten der Lufthansa Group, die in einer zentralen Datenbank konsolidiert und verwaltet werden. Die Auswertungen basieren entsprechend auf diesen zentral bereitgestellten und gepflegten Informationen.	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-6 – Zahlungspraktiken	33c	Zahl der derzeit anhängigen Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzugs	Die Datenerhebung basiert auf Daten der einzelnen Rechtsabteilungen der Legaleinheiten der Lufthansa Group.	Geringe Unsicherheit dadurch, dass die Rechtsschriften direkt an die einzelnen Legaleinheiten adressiert sind und aufgenommen werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
Ertragslage

ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZEL- ABSCHLUSS DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG (HGB)

- Umsatz steigt auf 15,8 Mrd. EUR.
- Negatives Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit wird durch positives Beteiligungsergebnis überkompensiert.
- Bilanzsumme erhöht sich auf 46,3 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 EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt am Main, geprüft. Er wird im Unternehmensregister veröffentlicht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanzberichte-veroeffentlichungen/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 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; Branchenentwicklung; Geschäftsverlauf.**

ERTRAGSLAGE

Die Deutsche Lufthansa AG wies im Geschäftsjahr 2024 einen Jahresüberschuss in Höhe von 372 Mio. EUR aus (Vorjahr: 6.765 Mio. EUR). Dabei wurde das negative betriebliche Ergebnis der Deutschen Lufthansa AG durch positive Ergebnisse von direkten und indirekten Beteiligungen überkompensiert. Das Vorjahresergebnis war maßgeblich von den Buchgewinnen aus den Einlagevorgängen im Zusammenhang mit der Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG geprägt, durch die stille Reserven in den Anteilen der beiden Gesellschaften aufgedeckt wurden.

Umsatz und Erträge

57 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2024 beförderte die Deutsche Lufthansa AG 57 Mio. Fluggäste, 3 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 55 Mio.). Das Angebot stieg um 7 %, der Absatz erhöhte sich um 7 %. Der Sitzladefaktor stieg um 0,4 Prozentpunkte auf 82,8 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 1 % auf 14.330 Mio. EUR (Vorjahr: 14.180 Mio. EUR).

Betriebliche Erträge sinken um 27 %

Die Umsatzerlöse stiegen im Geschäftsjahr 2024 um 1 % auf 15.812 Mio. EUR (Vorjahr: 15.634 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der mengengetriebenen Erhöhung der Verkehrserlöse. Der Rückgang bei den sonstigen betrieblichen Erträgen um 83 % auf 1.277 Mio. EUR (Vorjahr: 7.632 Mio. EUR) ist auf die im Vorjahr realisierten Buchgewinne aus zwei Einlagevorgängen im Zusammenhang mit der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG zurückzuführen. In Summe sanken die betrieblichen Erträge um 27 % auf 17.089 Mio. EUR (Vorjahr: 23.266 Mio. EUR).

Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen steigen um 7 %

Die betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr insgesamt 18.534 Mio. EUR und lagen damit um 7 % über Vorjahr (Vorjahr: 17.368 Mio. EUR). Wesentlicher Treiber war der deutliche Anstieg des Materialaufwands, insbesondere die Aufwendungen für Technikleistungen und für Kompensationszahlungen an Fluggäste infolge von Flugunregelmäßigkeiten. Zusätzlich erhöhte sich auch der Personalaufwand bedingt durch Tarifsteigerungen und einer im Vergleich zum Vorjahr höheren Anzahl von Mitarbeitenden. Gegenläufig entwickelten sich die Aufwendungen für Abschreibungen, während die sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf Vorjahresniveau verblieben.



Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
Ertragslage

T081 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2024 in Mio. €	Veränderung in %	2024 in Tsd.	Veränderung in %	2024 in Mio.	Veränderung in %	2024 in Mio.	Veränderung in %	2024 in %	Veränderung in %
Europa	5.470	3	43.303	3	45.922	3	37.321	4	81,3	0,4
Amerika	5.187	3	7.480	9	67.291	8	56.975	8	84,7	0,6
Asien/Pazifik	2.606	1	3.856	20	36.356	20	29.879	19	82,2	-0,6
Nahost/Afrika	1.067	-16	2.408	-19	12.821	-15	10.286	-14	80,2	0,5
Gesamtverkehr	14.330	1	57.047	3	162.390	7	134.461	7	82,8	0,3

Der Materialaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 10 % auf 11.288 Mio. EUR (Vorjahr: 10.294 Mio. EUR). Rund ein Drittel des Materialaufwands entfiel auf den Treibstoffaufwand, der sich allerdings um 3 % auf 3.834 Mio. EUR reduzierte (Vorjahr: 3.963 Mio. EUR). Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich zwar der Treibstoffverbrauch aufgrund der höheren Anzahl von Flügen. Gleichzeitig sorgten der gesunkene Beschaffungspreis, zusätzliche Preissicherungsmaßnahmen sowie ein positiver Währungseffekt für einen Rückgang des Treibstoffaufwands.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen um 17 % auf 7.241 Mio. EUR (Vorjahr: 6.166 Mio. EUR). Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen nahmen aufgrund zusätzlicher und teurerer Wartungsereignisse um 29 % auf 2.034 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.578 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Gebühren und Entgelte stiegen im Wesentlichen mengen- und preisbedingt um 8 % auf 1.907 Mio. EUR (Vorjahr: 1.766 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Kompensationszahlungen an Fluggäste infolge von Flugunregelmäßigkeiten erhöhte sich um 75 % auf 525 Mio. EUR (Vorjahr: 300 Mio. EUR). Darin enthalten sind Aufwendungen für bereits erfolgte Auszahlungen im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten aus dem Geschäftsjahr 2024, bereits ausgezahlte Kompensationsleistungen für auf Vorjahre zurückzuführende Flugunregelmäßigkeiten sowie Rückstellungszuführungen für noch zu erwartende Passagieransprüche. Während die Aufwendungen für Operating Leases

im Wesentlichen preisbedingt gegenüber Vorjahr um 6 % auf 707 Mio. EUR (Vorjahr: 670 Mio. EUR) stiegen, legten die Charteraufwendungen um 11 % auf 565 Mio. EUR (Vorjahr: 507 Mio. EUR) zu. Im Vergleich zum Vorjahr wurden nur noch wenige Strecken der Lufthansa Airlines von Discover Airlines übernommen, gleichzeitig erhöhte sich der Charteraufwand gegenüber externen Fluggesellschaften wie AirBaltic oder CityJet gegenüber Vorjahr deutlich.

Der Personalaufwand stieg um 5 % auf 3.858 Mio. EUR (Vorjahr: 3.661 Mio. EUR). Dieser Anstieg ist vor allem auf höhere Aufwendungen für Grundvergütungen zuzüglich darauf entfallender Sozialversicherungsbeiträge zurückzuführen. Die höheren Aufwendungen infolge der im Vergleich zum Vorjahr angestiegenen Anzahl von Mitarbeitenden werden durch geringere Aufwendungen für variable Vergütungen nahezu kompensiert.

Die Abschreibungen gingen um 8 % auf 393 Mio. EUR (Vorjahr: 426 Mio. EUR) zurück. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Einbringung mehrerer Flugzeuge in österreichische Flugzeug-Leasinggesellschaften zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2.995 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.987 Mio. EUR). Der Rückgang der Aufwendungen aus der Fremdwährungsbewertung wurde durch höhere Aufwendungen von mittelbar

mit dem operativen Geschäft zusammenhängenden Posten wie Reise- und Schulungsaufwendungen für Crews sowie Aufwendungen für Werbung und Mieten kompensiert.

Gewisse ökonomische Sicherungsbeziehungen werden als bilanzielle Sicherungsbeziehungen im Abschluss nach § 254 HGB abgebildet. Treibstoffpreissicherungsgeschäfte zur Absicherung des künftigen Treibstoffbedarfs, Fremdwährungssicherungsgeschäfte zur Devisenkursabsicherung sowie Zinssicherungsgeschäfte für verzinsliche Finanzschulden werden mit entsprechenden Grundgeschäften in Bewertungseinheiten nach § 254 HGB zusammengefasst.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit liegt bei -1.445 Mio. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit lag im Geschäftsjahr 2024 bei -1.445 Mio. EUR (Vorjahr: 5.898 Mio. EUR). Der im Geschäftsjahr 2024 deutlich gestiegene Material- und Personalaufwand sowie der deutliche Rückgang bei den sonstigen betrieblichen Erträgen sind maßgeblich für die Entwicklung dieses Ergebnisses verantwortlich. Das Vorjahresergebnis war vor allem von den realisierten Buchgewinnen aus der Aufdeckung stiller Reserven von den Anteilen der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG geprägt.

Positives Finanzergebnis in Höhe von 1.816 Mio. EUR erzielt

Das Finanzergebnis lag bei 1.816 Mio. EUR (Vorjahr: 1.003 Mio. EUR). Maßgeblicher Treiber war das Beteiligungsergebnis in Höhe von 1.826 Mio. EUR (Vorjahr: 812 Mio. EUR), während einem positiven Zinsergebnis in Höhe von 87 Mio. EUR (Vorjahr: 196 Mio. EUR) übrige Finanzposten in Höhe von -97 Mio. EUR (Vorjahr: -5 Mio. EUR) gegenüberstanden.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
Finanzlage

1082 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	2024	2023
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	14.330	14.180
Andere Betriebserlöse	1.482	1.454
Umsatzerlöse	15.812	15.634
Sonstige betriebliche Erträge	1.277	7.632
Materialaufwand	-11.288	-10.294
Personalaufwand	-3.858	-3.661
Abschreibungen	-393	-426
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.995	-2.987
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-1.445	5.898
Beteiligungsergebnis	1.826	812
Zinsergebnis	87	196
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-97	-5
Finanzergebnis	1.816	1.003
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	109	-46
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-73	-60
Ergebnis nach Steuern	407	6.795
Sonstige Steuern	-35	-30
Jahresüberschuss	372	6.765
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-13	-3.382
Bilanzgewinn	359	3.383

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 1.503 Mio. EUR (Vorjahr: 528 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 323 Mio. EUR (Vorjahr: 284 Mio. EUR).

Die positive Entwicklung des Beteiligungsergebnisses ist im Wesentlichen geprägt von der Ergebnisentwicklung bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH, die ein Ergebnis in Höhe von 1.369 Mio. EUR abführte (Vorjahr: 32 Mio. EUR). Das Ergebnis beinhaltete erstmals auch die Ergebnisse der Lufthansa Technik AG (362 Mio. EUR; Vorjahr: 523 Mio. EUR) sowie der

Lufthansa Cargo AG (143 Mio. EUR; Vorjahr: 127 Mio. EUR). Im Vorjahr war das Ergebnis der Lufthansa Commercial Holding GmbH durch eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 600 Mio. EUR auf ihre Beteiligung Lufthansa Cargo AG belastet.

Positive Ergebnisentwicklungen verzeichneten die Miles & More GmbH in Höhe von 185 Mio. EUR (Vorjahr: 137 Mio. EUR), die Delvag AG in Höhe von 24 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR), die Truffle Holding AG (ehemals LSG Lufthansa Service Holding AG) in Höhe von 7 Mio. EUR (Vorjahr: -97 Mio. EUR) sowie vor allem die Eurowings GmbH, die ihren Verlust in Höhe von -27 Mio. EUR (Vorjahr: -201 Mio. EUR) um 174 Mio. EUR reduzieren konnte. Die Verlustübernahme der Lufthansa Cityline GmbH lag bei -55 Mio. EUR (Vorjahr: -8 Mio. EUR). Zu den sonstigen Beteiligungserträgen trugen im Wesentlichen die Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 260 Mio. EUR (Vorjahr: 280 Mio. EUR) bei.

Das Zinsergebnis war mit 87 Mio. EUR (Vorjahr: 196 Mio. EUR) im Geschäftsjahr 2024 erneut positiv. Der Rückgang zum Vorjahresergebnis ist auf die im Vergleich zum Vorjahr geringere Marktentwicklung bei den für Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen (-88 Mio. EUR) sowie auf zusätzlichen Zinsaufwand gegenüber verbundenen Unternehmen (-106 Mio. EUR) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte ein Einmaleffekt aus der Einigung mit der Finanzverwaltung zu einem strittigen Betriebsprüfungssachverhalt (144 Mio. EUR).

Die im Finanzergebnis erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit 97 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahr (5 Mio. EUR). Sie entfielen vollständig auf die Wertberichtigungen von zwei im Portfolio gehaltenen Wertpapieren aufgrund gesunkener Marktwerte.

Jahresüberschuss liegt bei 372 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis ergaben zusammen 371 Mio. EUR (Vorjahr: 6.901 Mio. EUR). Der positive Effekt aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 36 Mio. EUR (Vorjahr: -106 Mio. EUR) saldiert sich mit

dem Aufwand für sonstige Steuern in Höhe von 35 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) auf 1 Mio. EUR. Im Steuerergebnis führte die Einigung mit der Finanzverwaltung in einem über mehrere Jahre geführten Streit zur steuerlichen Behandlung von konzern-internen Darlehen zu einem positiven Ertragsteuereffekt in Höhe von 158 Mio. EUR. Gegenläufig fielen Aufwendungen für latente Steuern in Höhe von 73 Mio. EUR an. Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Jahresüberschuss in Höhe von 372 Mio. EUR (Vorjahr: 6.765 Mio. EUR).

FINANZLAGE

Cashflow

Liquidität liegt bei 3.352 Mio. EUR

Der Operative Cashflow lag im Geschäftsjahr 2024 mit -200 Mio. EUR um 518 Mio. EUR unter Vorjahr (Vorjahr: 318 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf dem im Vorjahresvergleich niedrigeren, um zahlungsunwirksame Effekte bereinigten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, das zum Teil durch den Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals kompensiert wurde.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit stieg im Berichtsjahr um 1.994 Mio. EUR auf 1.155 Mio. EUR (Vorjahr: -839 Mio. EUR). Dem Beteiligungsergebnis (1.826 Mio. EUR) sowie Darlehens-tilgungen und Kapitalrückführungen von verbundenen Unternehmen (3.715 Mio. EUR) standen insbesondere Investitionen in Sach- und Finanzanlagevermögen (-5.025 Mio. EUR) gegenüber.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verminderte sich im Geschäftsjahr 2024 um 549 Mio. EUR auf -352 Mio. EUR (Vorjahr: 197 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus Nettozugängen von Anleihen, Schuldscheindarlehen und Flugzeug-Leasingverbindlichkeiten (-119 Mio. EUR) sowie Zins-(-740 Mio. EUR) und Dividendenzahlungen (-359 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich Netto-Darlehenszugänge von verbundenen Unternehmen (865 Mio. EUR) aus.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
Vermögenslage

Insgesamt stieg der Wert der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente um 603 Mio. EUR auf –2.092 Mio. EUR (Vorjahr: –2.695 Mio. EUR). Der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren sank um 821 Mio. EUR auf 5.444 Mio. EUR (Vorjahr: 6.265 Mio. EUR). Die Liquidität verminderte sich damit um 217 Mio. EUR auf 3.352 Mio. EUR (Vorjahr: 3.569 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 622 Mio. EUR

Die Bilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2024 um 622 Mio. EUR auf 46.301 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 45.679 Mio. EUR). Das Anlagevermögen machte am Jahresende 68 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2023: 66 %).

Aktiva

Anlagevermögen erhöht sich um 878 Mio. EUR

Das Anlagevermögen erhöhte sich zum 31. Dezember 2024 um 878 Mio. EUR auf 31.280 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 30.402 Mio. EUR). Der Bilanzposten „Flugzeuge“ stieg um 148 Mio. EUR. Dabei wurde der Abgang von Flugzeugen durch geleistete Anzahlungen auf neue Flugzeuge überkompensiert. Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 um 707 Mio. EUR. Maßgeblich verantwortlich für diese Entwicklung waren bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH durchgeführte Kapitalerhöhungen. Darüber hinaus standen der Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 884 Mio. EUR Rückzahlungen in Höhe von 753 Mio. EUR gegenüber.

Umlaufvermögen sinkt um 140 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen sank um 140 Mio. EUR auf 10.809 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 10.949 Mio. EUR). Der Anstieg bei den Vorräten und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den flüssigen Mitteln wurde durch den Rückgang der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie der Wertpapiere überkompensiert.

T083 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	329	335
Flugzeuge	7.371	7.223
Übrige Sachanlagen	113	84
Finanzanlagen	23.467	22.760
Anlagevermögen	31.280	30.402
Vorräte	371	285
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	638	584
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.223	2.235
Wertpapiere	5.444	6.265
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.133	1.580
Umlaufvermögen	10.809	10.949
Rechnungsabgrenzungsposten	183	183
Aktive latente Steuern	4.019	4.091
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	10	54
Bilanzsumme	46.301	45.679
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.068	3.063
Kapitalrücklage	318	312
Gewinnrücklagen	7.867	4.830
Bilanzgewinn	359	3.383
Eigenkapital	11.612	11.588
Rückstellungen	8.471	8.377
Anleihen	6.992	6.216
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	498	1.272
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente	3.145	3.020
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	10.062	9.707
Übrige Verbindlichkeiten	5.487	5.459
Verbindlichkeiten	26.184	25.674
Rechnungsabgrenzungsposten	34	40
Bilanzsumme	46.301	45.679

Passiva

Eigenkapital steigt um 24 Mio. EUR

Das Eigenkapital betrug zum 31. Dezember 2024 11.612 Mio. EUR und lag damit auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 11.588 Mio. EUR). Die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 359 Mio. EUR, wurde im Wesentlichen durch den Jahresüberschuss in Höhe von 372 Mio. EUR überkompensiert.

Die Eigenkapitalquote reduzierte sich um 0,3 Prozentpunkte auf 25,1 % (31. Dezember 2023: 25,4 %). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Anhang [↗ Erläuterung 34](#).

Langfristiges Fremdkapital sinkt um 271 Mio. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital verminderte sich um 271 Mio. EUR auf 13.489 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 13.760 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf einen Rückgang bei den Pensionsrückstellungen in Folge einer positiven Marktentwicklung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen bestehenden Deckungsvermögen zurückzuführen.

Der Rückgang von Eigenkapital und langfristigen Fremdkapital wurde durch einen Anstieg des kurzfristigen Fremdkapitals überkompensiert. Die Zusammensetzung der Bilanz hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert. Bei gleichzeitig gestiegener Bilanzsumme lag der Anteil langfristiger Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) an der Bilanzsumme zum 31. Dezember 2024 bei 54 % und damit nur knapp unter dem Vorjahr (31. Dezember 2023: 55 %). Das Anlagevermögen war zum 31. Dezember 2024 zu 80 % durch langfristige Mittel gedeckt (31. Dezember 2023: 83 %).

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
Weitere Angaben

Kurzfristiges Fremdkapital steigt um 869 Mio. EUR

Das kurzfristige Fremdkapital lag zum 31. Dezember 2024 mit 21.200 Mio. EUR um 869 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 20.331 Mio. EUR). Diese Entwicklung ist auf den Anstieg bei den sonstigen Rückstellungen (im Wesentlichen Instandhaltungsrückstellungen) und den übrigen Verbindlichkeiten zurückzuführen.

Nettoverschuldung steigt um 185 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung stieg um 185 Mio. EUR auf 3.125 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 2.940 Mio. EUR). Der Anstieg bei den flüssigen Mitteln (+553 Mio. EUR) wurde durch den Rückgang bei den Wertpapieren in Höhe von 821 Mio. EUR überkompensiert, während sich die Entwicklungen bei den Anleihen (776 Mio. EUR) und den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (-774 Mio. EUR) nahezu ausglich.

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.**

Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Passagier-Airlines dargestellten Sachverhalten.

➤ **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.**

Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der im Konzernabschluss dargestellten Lufthansa Airlines. An der Geschäftsentwicklung ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, finden sich im ➤ **Prognosebericht.**





KONZERNABSCHLUSS

240	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	244	Konzernanhang
240	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	244	Allgemeine Angaben
241	Konzernbilanz	259	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
242	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	268	Erläuterungen zur Konzernbilanz
243	Konzern-Kapitalflussrechnung	268	Aktiva
		281	Passiva
		302	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
		306	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
		309	Sonstige Erläuterungen
		327	Zusammensetzung des Konzerns
		334	Wesentliche Beteiligungsgesellschaften
		339	Übrige Anteile
		342	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
		343	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers



KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2024

T084 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2024	2023
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3	31.439	29.926
Andere Betriebserlöse	4	6.142	5.516
Umsatzerlöse		37.581	35.442
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	954	727
Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	6	2.232	2.413
Materialaufwand	7	-22.399	-20.378
Personalaufwand	8	-9.036	-8.344
Abschreibungen ²⁾	9	-2.378	-2.242
Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾	10	-5.412	-5.162
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		1.542	2.456
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	86	121
Übriges Beteiligungsergebnis	11	103	92
Zinserträge	12	441	245
Zinsaufwendungen	12	-590	-593
Übrige Finanzposten	13	-6	-4
Finanzergebnis		34	-139
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen		1.576	2.317
Ertragsteuern	14	-176	-380
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen		1.400	1.937
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	15	-7	-248
Ergebnis nach Ertragsteuern		1.393	1.689
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		13	16
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		1.380	1.673
„Unverwässertes“/„verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	16	1,15	1,40

¹⁾ Darin enthalten 40 Mio. EUR (Vorjahr: 81 Mio. EUR) aus Zuschreibungen auf langfristige Forderungen und der Auflösung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

²⁾ Darin enthalten 27 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 61 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

KONZERN-GESAMT-ERGEBNISRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2024

T085 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2024	2023
Ergebnis nach Ertragsteuern		1.393	1.689
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge			
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung			
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	35	35	270
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	35, 46	19	18
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	35	1.048	-234
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	35	-79	-131
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	24	13	-7
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		3	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	35	-243	79
		796	-5
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung			
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	36	177	-665
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert		1	5
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	35	-4	8
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	35	73	310
		247	-342
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern		1.043	-347
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)		2.436	1.342
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge		15	13
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge		2.421	1.329

KONZERNBILANZ

zum 31. Dezember 2024

T086 KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	17	1.016	1.022
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	18	321	333
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19, 22	18.828	17.464
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile ²⁾	20	2.154	2.024
Übriges Sachanlagevermögen ³⁾	21, 22	2.958	2.913
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	23	597	465
Übrige Beteiligungen	24, 45	266	233
Langfristige Wertpapiere	24, 45	21	20
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	25, 45	852	968
Derivative Finanzinstrumente	45	821	659
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	55	79
Ertragsteuerforderungen		165	109
Latente Steueransprüche	14	2.682	3.059
Langfristige Vermögenswerte²⁾		30.736	29.348
Vorräte ²⁾	26	1.606	1.385
Vertragsvermögenswerte	27	395	312
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	28, 45	4.257	3.923
Derivative Finanzinstrumente	45	803	437
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	254	235
Ertragsteuerforderungen		501	307
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	30, 45	6.698	6.675
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	31, 45	1.790	1.590
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	32	12	1.109
Kurzfristige Vermögenswerte²⁾		16.316	15.973
Bilanzsumme		47.052	45.321

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

²⁾ Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung von Non-Pool-Material aus den reparaturfähigen Ersatzteilen in die Vorräte angepasst. Zu Details siehe Angabe 20 Reparaturfähige Ersatzteile.

³⁾ Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2023: 30 Mio. EUR) enthalten.

T087 KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Gezeichnetes Kapital	33	3.068	3.063
Kapitalrücklagen	34	265	258
Gewinnrücklagen	34	5.477	4.187
Übrige neutrale Rücklagen	34	2.732	2.151
Anteile der Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		11.542	9.659
Nicht beherrschende Anteile		52	50
Eigenkapital		11.594	9.709
Pensionsrückstellungen	35	2.692	2.895
Sonstige Rückstellungen	36	791	764
Finanzschulden	37, 45	11.413	11.055
Vertragsverbindlichkeiten	38	8	26
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		39	55
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	39	43	67
Derivative Finanzinstrumente	45	332	495
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	559	505
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		15.877	15.862
Sonstige Rückstellungen	36	1.056	876
Finanzschulden	37, 45	2.810	2.888
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41, 45	6.003	5.905
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	40	5.183	4.981
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	40	2.954	2.770
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	42	709	722
Derivative Finanzinstrumente	45	272	263
Ertragsteuerverpflichtungen		594	675
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	32	-	670
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		19.581	19.750
Bilanzsumme		47.052	45.321



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

zum 31. Dezember 2024

T088 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Neutrale Rücklagen				Summe neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Anteil der Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
			Marktbewertung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen					
in Mio. €											
Stand am 31.12.2022	3.060	252	913	739	236	346	2.234	2.859	8.405	69	8.474
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	1.673	1.673	16	1.689
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-263	270	-	-6	1	-345	-344	-3	-347
Gesamtergebnis für die Periode	-	-	-263	270	-	-6	1	1.328	1.329	13	1.342
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	6	6	-	6	-	6
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-90	-	-	-	-90	-	-90	-	-90
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	3	6	-	-	-	-	-	-	9	-	9
Dividenden an Lufthansa Aktionärinnen und Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-25	-25
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-7	-7
Stand am 31.12.2023	3.063	258	560	1.009	236	346	2.151	4.187	9.659	50	9.709
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	1.380	1.380	13	1.393
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	746	35	-	14	795	246	1.041	2	1.043
Gesamtergebnis für die Periode	-	-	746	35	-	14	795	1.626	2.421	15	2.436
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	8	8	-	8	-	8
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-23	-	-	-	-23	23	-	-	-
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-199	-	-	-	-199	-	-199	-	-199
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	5	7	-	-	-	-	-	-	12	-	12
Dividenden an Lufthansa Aktionärinnen und Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-359	-359	-13	-372
Stand am 31.12.2024	3.068	265	1.084	1.044	236	368	2.732	5.477	11.542	52	11.594

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2024

T089 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2024	2023
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		1.668	1.784
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.569	2.055
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	6, 9	2.383	2.312
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen) ¹⁾		111	112
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6, 10	-182	144
Beteiligungsergebnis	11	-189	-223
Zinsergebnis	12	149	356
Erstattete/gezahlte Ertragsteuern	14	-181	-92
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	44	-244	-264
Veränderung Trade Working Capital ¹⁾		525	207
Veränderung übriger Aktiva/Passiva		-49	298
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit¹⁾		3.892	4.905
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17, 18, 19, 21	-3.657	-3.544
Investitionen in Finanzanlagen	23, 24	-86	-32
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen ¹⁾	20	-241	-466
Einzahlungen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		6	16
Einzahlungen/Auszahlungen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	49	376	-14
Auszahlungen für Käufe/Kapitalerhöhungen von/bei nicht konsolidierten Anteilen	23, 24, 44	-76	-33
Auszahlungen für Käufe von konsolidierten Anteilen		-	-
Einzahlungen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		878	1.029
Zinseinnahmen	12	294	166
Erhaltene Dividenden		114	107
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit¹⁾		-2.392	-2.771

in Mio. €	Anhang	2024	2023
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		-15.470	-11.591
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		15.537	11.421
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen¹⁾		-2.325	-2.941
Transaktionen durch nicht beherrschende Anteile		-	-1
Aufnahme Finanzschulden	44	2.225	230
Rückführung Finanzschulden	44	-2.745	-1.767
Gewinnausschüttung		-372	-25
Zinsausgaben	12	-558	-509
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		-1.450	-2.072
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		117	-108
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		5	-8
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	31	1.790	1.668
Abzüglich Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 31.12. zum Verkauf stehen		-	78
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. nicht zum Verkauf stehen		1.790	1.590
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	30	6.698	6.675
Flüssige Mittel		8.488	8.265
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel		223	-36

¹⁾ Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung von Non-Pool-Material aus den reparaturfähigen Ersatzteilen in die Vorräte angepasst. Zu Details siehe Angabe 44 Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit.

KONZERNANHANG

DEUTSCHE LUFTHANSA AG 2024

ALLGEMEINE ANGABEN

1. Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, dessen Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2024 in drei Geschäftsfeldern organisiert waren: Passagier-Airlines, Logistik und Technik.

Die in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragene Deutsche Lufthansa AG (HRB 2168) hat ihren Sitz in Köln, Deutschland.

Die nach § 161 AktG geforderte Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde abgegeben und den Aktionärinnen und Aktionären im Internet unter www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde gemäß den in der Europäischen Union (EU) anzuwendenden IFRS Accounting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt.

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.

Aufgrund einer in den vergangenen Jahren zu beobachtenden Tendenz zur Veränderung des Nutzungsmusters des Non-Poolmaterials vom Gebrauchsgut zum Verbrauchsgut wurde die Bilanzierungsmethode für diese Materialien zum 31. Dezember 2024 angepasst, was zu einem Ausweiswechsel für diese Materialien vom langfristigen Vermögen in das kurzfristige Vorrats-

vermögen geführt hat. Die gegenwärtige und die für die kommenden Jahre geplante kontinuierliche Ausweitung des Geschäfts mit konzernexternen Kunden, der damit einhergehende Anstieg des Handels mit Non-Poolmaterialien sowie die Veränderung von technischen Vorgaben werden dazu führen, dass diese Materialien nicht mehr überwiegend langfristig im Konzern verbleiben und somit ein Ausweis unter den Vorräten zu einer angemesseneren Darstellung führt. Auch weiterhin werden nach wie vor Reparaturen, sofern wirtschaftlich sinnvoll, durchgeführt. Die Anpassung wirkt sich nur auf den Ausweis in den primären Abschlussbestandteilen aus ([↗ Erläuterungen 20; 26; 44](#)). Ergebnisauswirkungen ergeben sich aufgrund der unveränderten Bewertungssystematik nicht. Die Vorjahreswerte der betroffenen Positionen wurden angepasst. Ansonsten wurden die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beibehalten. Die ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen hatten keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Im Berichtszeitraum wurden die Gesellschaften der AirPlus-Gruppe aufgrund des Verkaufs an die SEB Kort Bank AB entkonsolidiert. Darüber hinaus gab es keine wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Auch Unsicherheiten, die im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion bestehen, gefährden nach Auffassung des Managements diese Einschätzung nicht. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat den Konzernabschluss 2024 am 24. Februar 2025 aufgestellt, dem Aufsichtsrat zur Prüfung und Billigung vorgelegt und zur Veröffentlichung freigegeben.



2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Erstmals im Geschäftsjahr anzuwendende IFRS Accounting Standards und Interpretationen (IFRIC) sowie Änderungen von Standards und Interpretationen

T090 IFRS-VERLAUTBARUNG (MIT ANWENDUNGSPFLICHT AB GESCHÄFTSJAHRE 2024)

Änderung an IFRS 16, Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Lease-back-Transaktion

Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig

Änderung an IAS 7 und IFRS 7, Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen

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.

Änderungen an IAS 7 und IFRS 7, Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen

Im Mai 2023 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 7 und IFRS 7, um die Merkmale von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen klarzustellen und zusätzliche Angaben zu solchen Vereinbarungen zu fordern. Die Angabepflichten zu den Änderungen sollen den Abschlussadressaten dabei helfen, die Auswirkungen von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen auf die Verbindlichkeiten, Cashflows und das Liquiditätsrisiko eines Unternehmens zu verstehen.

Die ab dem 1. Januar 2024 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 IFRS Accounting Standards 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 2024 anzuwenden:

T091 IFRS-VERLAUTBARUNG (VON EU ÜBERNOMMEN)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IAS 21, Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025

Änderung an IAS 21, Mangel an Umtauschbarkeit

Die Lufthansa Group erwartet aus dieser Änderung keine wesentlichen Auswirkungen auf ihren Konzernabschluss.

Das IASB hat die folgenden weiteren Änderungen von IFRS Accounting Standards verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2024 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und für die bisher noch kein EU-Endorsement vorliegt:

T092 IFRS-VERLAUTBARUNG (BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7, Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	01.01.2026
Jährliche Verbesserungen der IFRS, Volume 11	01.01.2026
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7, Verträge über naturabhängige Stromversorgung	01.01.2026
IFRS 18, Darstellung und Angaben im Abschluss	01.01.2027
IFRS 19, Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht – Angaben	01.01.2027

IFRS 18, Darstellung und Angaben im Abschluss

Der IASB hat am 9. April 2024 den neuen Rechnungslegungsstandard IFRS 18 zur Darstellung des Abschlusses und zugehöriger Anhangangaben veröffentlicht. Die wichtigsten Neuerungen beziehen sich auf:

- die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung,
- neu aufzunehmende Angaben im Abschluss für bestimmte Leistungskennzahlen, die auch außerhalb des Abschlusses eines Unternehmens kommuniziert werden (sog. „management-defined performance measures“ [MPMs]),
- die Verwendung des operativen Ergebnisses als Ausgangspunkt zur Ermittlung des operativen Cashflows in der Kapitalflussrechnung und
- erweiterte Grundsätze zur Aggregation und Disaggregation, die für die primären Berichtsbestandteile („Primary Financial Statements“) und den Anhang im Allgemeinen gelten.

IFRS 18 wird künftig IAS 1 ersetzen, jedoch werden viele der bestehenden Grundsätze des IAS 1 in IFRS 18 beibehalten. IFRS 18 wird sich nicht auf den Ansatz oder die Bewertung im Abschluss auswirken, durch eine neue GuV-Struktur aber gegebenenfalls darauf, was ein Unternehmen als operativen Gewinn oder Verlust ausweist.

Zurzeit bewertet der Konzern die möglichen Auswirkungen des neuen Standards IFRS 18, insbesondere im Hinblick auf die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalflussrechnung und die zusätzlichen Angabepflichten für MPMs.

Die weiteren genannten neuen oder geänderten IFRS Accounting Standards 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. Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von überarbeiteten und neuen Standards erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres und die Eröffnungsbilanz dieser Vergleichsperiode werden in dem Fall so angepasst, als wären die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden. Voraussetzung ist die Übernahme 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 in den IFRS Accounting Standards vorgegebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden müssen zahlreiche Einschätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die Zukunft betreffen und naturgemäß nicht den später tatsächlich eintretenden Verhältnissen entsprechen müssen. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen werden jedoch fortlaufend überprüft und basieren entweder auf historischen Erfahrungen und/oder auf Erwartungen über das Eintreten künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen kaufmännisch vernünftig erscheinen. Schätzungen und Annahmen, die bei der Ermittlung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden eine wesentliche Rolle spielen, werden im Rahmen der folgenden Beschreibung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wesentlicher Bilanzpositionen erläutert.

Neben der allgemeinen Beurteilung der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung spielen für spezifische Ermessensentscheidungen und Schätzungen in der Bilanzierung auch die krisenbedingten Unsicherheiten eine große Rolle. Aktuelle weltweite sicherheitspolitische Entwicklungen, unter anderem der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der Konflikt zwischen Israel, der Hamas und der Hisbollah, diverse Konflikte in Afrika, anhaltende Spannungen zwischen China und Taiwan und internationale Handelskonflikte sowie daraus resultierende Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen stellen ein Risiko für die weitere Entwicklung des Geschäfts dar. Gleiches gilt für Maßnahmen und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Derartige geopolitische Unsicherheiten und deren wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der gesamten Luftfahrtindustrie und der Lufthansa Group dar, das sich in ungünstigen Angebotssituationen auf der Beschaffungsseite beziehungsweise Nachfrageveränderungen auf der Absatzseite und damit einhergehenden nachteiligen Preisentwicklungen manifestieren kann. Basis für die wesentlichen Schätzungsannahmen bildeten dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns. Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der zuvor genannten Krisen besonders stark betroffen sein können, sind:

- die Werthaltigkeit der Firmenwerte ([↗ Erläuterung 17](#)) und Beteiligungen ([↗ Erläuterung 23](#)), die in hohem Maße vom Erreichen der geplanten Ergebnisse abhängen,
- die Werthaltigkeit der Flugzeuge ([↗ Erläuterung 19](#)), die insbesondere durch den profitablen Betrieb der Flotte bestimmt wird.
- Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ([↗ Erläuterung 14](#)), insbesondere auf die entstandenen Verlustvorträge, Überlegungen über längerfristige Nutzungsmöglichkeiten angestellt.



– Die Bilanzierung von Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen sowie aus noch nicht genutzten Flugdokumenten ([↗ Erläuterung 40](#)) sind auch vom Einlöse- beziehungsweise Nutzungsverhalten der Kundinnen und Kunden abhängig. Diesbezügliche Einschätzungen sind mit Unsicherheiten behaftet und für die Bewertung von Meilenguthaben sowie die Schätzung der erwarteten Beträge aus der unterbliebenen Nutzung von Flugdokumenten und Meilen von Bedeutung.

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 beziehungsweise in welchem Umfang höhere Kosten an den Kunden weitergegeben werden können. Der aktuelle Schwerpunkt im Rahmen der öffentlichen Debatte betrifft den Ausstoß von CO₂. In diesem Zusammenhang wurden in der Unternehmensplanung verbindliche Kosten für den Emissionshandel und Sustainable Aviation Fuel berücksichtigt und damit bei der Anwendung von IAS 36 sowie in die Werthaltigkeitsüberlegungen zu aktivierten latenten Steuern einbezogen. Weitere zentrale Elemente im Zuge der geplanten CO₂-Reduzierung sind die geplante Flottenmodernisierung sowie die Möglichkeiten, CO₂-Kompensationen im Buchungsprozess mitzuerwerben. Im Zusammenhang mit den zuvor genannten Planungen wird unterstellt, dass Sustainable Aviation Fuel in ausreichenden Mengen verfügbar sein wird und dass ein bestimmter Anteil der Kunden von der Möglichkeit der CO₂-Kompensation Gebrauch machen wird. Klimabezogene Anhaltspunkte für eine wesentliche Änderung der voraussichtlichen Nutzungsdauer für Flugzeuge und Reservetriebwerke sieht die Lufthansa Group nach aktueller Einschätzung nicht. Die Debatte über den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel könnte jedoch die langfristige Nachfrage nach Flugreisen und damit die geplanten Umsatzerlöse negativ beeinflussen. Diesen Unsicherheiten entsprechend 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 2034; Stand September 2024) 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 darauf gesondert hingewiesen.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung realisiert.

Passagiertransport und Nebenleistungen

Die Lufthansa Group verkauft Flugtickets und damit verbundene Nebenleistungen im Wesentlichen über Agenten, ihre eigenen Internetseiten oder andere Fluggesellschaften im Rahmen des Interlining. Die Zahlungen werden von der Lufthansa Group über Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder andere Fluggesellschaften im Regelfall vor der entsprechenden Leistungserbringung vereinnahmt. Forderungen aus der Veräußerung von Flugtickets und Nebenleistungen sind ausschließlich Beträge, die von den zuvor genannten Vertragspartnern zu zahlen sind.

Die Lufthansa Group erfasst zunächst alle Ticketverkäufe als Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die gemäß IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Aufgrund von Tarifbedingungen ist je nach gewähltem Tarif eine Bandbreite von Erstattungsmöglichkeiten für noch nicht erbrachte Leistungen für die Vertragsverbindlichkeit vorgesehen. Die Verbindlichkeiten beinhalten sowohl die abgegrenzten Einnahmen für zukünftige Flüge und Nebenleistungen, die bei dem jeweiligen Ausflug als Umsatz realisiert werden, als auch die Verbindlichkeiten aus Prämienmeilen, die der Kundschaft bei dem jeweiligen Ausflug gutgeschrieben werden. Die Lufthansa Group allokiert den Transaktionspreis auf alle in einem Flugticket identifizierten Leistungsverpflichtungen auf Basis der Einzelveräußerungspreise. Die Einzelveräußerungspreise für Flugsegmente werden anhand der IATA-Regularien bestimmt, die eine Aufteilung des zu entrichtenden Gesamtpreises auf die einzelnen Flugsegmente durch die sogenannte Prorate-Wertermittlung vorsehen. Die so ermittelten Beträge entsprechen der Definition des relativen Einzelveräußerungspreises im Sinne des IFRS 15. Die Einzelveräußerungspreise für Nebenleistungen, die nicht im Flugtarif enthalten sind, sind direkt beobachtbare Preise im Sinne des IFRS 15. Durchschnittlich dauert es 2,5 Monate (Vorjahr: 2,3 Monate), bis ein Flugkupon realisiert werden kann. Spätestens zwei Jahre nach dem Flugdatum verlieren die Flugtickets ihre Gültigkeit.

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. Bei Flugscheinen, die mehr als ein Flugsegment beinhalten, wird jedes Flugsegment als gesondert abgrenzbare Leistungsverpflichtung eingestuft, da jedes Flugsegment eigenständig und im Vertragskontext abgrenzbar ist.



Beim Interlining wird der Fluggast für ein (oder mehrere) Flugsegment(e) von einer anderen Fluggesellschaft befördert. Für diese Flugsegmente erfolgt ein Umsatzausweis nur in Höhe der von der befördernden Fluggesellschaft gezahlten Provisionen, da die Lufthansa Group in Bezug auf diese Leistungsverpflichtungen lediglich als Agentin auftritt. Werden von anderen Fluggesellschaften verkaufte Tickets ganz oder teilweise durch die Lufthansa Group ausgefliegen, weist die Lufthansa Group die von den anderen Fluggesellschaften anteilig im Rahmen des Prorate-Verfahrens gutgeschriebenen Ticketerlöse abzüglich der von der ausstellenden Gesellschaft einbehaltenen Provision als Umsatz aus.

Die Lufthansa Group erwartet grundsätzlich nicht, dass sie Anspruch auf einen Betrag aus der Nichtinanspruchnahme von Flugdokumenten haben wird (oder dieser Anspruch wesentlich ist), und antizipiert aus diesem Grund den möglichen Nichtausflug eines Segments nicht. Vielmehr wird der erwartete Betrag aus der unterbliebenen Nutzung von Flugdokumenten als Umsatz nur dann erfasst, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Passagiere ihre restlichen Rechte ausüben, gering ist, spätestens, wenn der Verfall der Flugdokumente sicher und bekannt ist. Die Ermittlung erfolgt auf Basis definierter Passagiergruppen.

Die Umsatzerlöse für Prämienmeilen werden zum Zeitpunkt der Übertragung der mit den Prämienmeilen gekauften Güter und Dienstleistungen realisiert. 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. Von 2020 bis 2022 wurde aufgrund des geänderten Einlöseverhaltens der Kundinnen und Kunden und der eingeschränkten Flugmöglichkeiten infolge der Corona-Pandemie das ratierte Auflösevolumen entsprechend angepasst.

Logistik

Lufthansa Cargo vermarktet die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa Airlines, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines und betreibt eine Flotte aus Frachtflugzeugen. Neben den Erlösen für Standardfrachtdienstleistungen generiert Lufthansa Cargo einen Teil der Umsätze mit Nebenerlösen, die eng mit der Frachtleistung zusammenhängen.

Im Luftfrachtgeschäft hat die Lufthansa Group die gesamte Frachtleistung als eine eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert. Den Vertragspartnerinnen und -partnern fließt der Nutzen aus der Beförderungsleistung mit jeder Beförderungsstrecke zu, die durch die Fluggesellschaft abgeschlossen wird. In diesem Fall erlangt die Kundin beziehungsweise der Kunde die Verfügungsgewalt über den Output des Unternehmens, während der Carrier seine Leistung erbringt. Die entsprechenden Frachterlöse werden daher beim Ausflug jeder einzelnen Frachtstrecke in Höhe der Prorate-Werte realisiert.

Lufthansa Cargo erhält die Gegenleistung für ihre Leistungserbringung üblicherweise nach Durchführung der Beförderung.

Technik

Die eigenständig abgrenzbaren Leistungsverpflichtungen bestehen im Geschäftsfeld Technik im Wesentlichen aus der Erbringung von Wartungs- sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungsdienstleistungen, für die Umsatzerlöse zeitraumbezogen realisiert werden, da üblicherweise die Voraussetzung des IFRS 15.35 (b) erfüllt ist. Bei diesen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Gewinnrealisierung auf Basis einer inputorientierten Fortschrittsmessung auf der Grundlage des Anteils der erbrachten Leistungen am Gesamtvolumen des Kundenauftrags. Infolgedessen kommt es zum Ausweis von Vertragsvermögenswerten und auch von Vertragsverbindlichkeiten. Die Erlöse werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der in den jährlich aktualisierten Businessplänen ausgewiesenen Marge realisiert.

Teilweise ist es bei den Verträgen im Bereich Technik erforderlich, eigenständig abgrenzbare Dienstleistungen nicht als jeweils einzelne Leistungsverpflichtungen, sondern als eine Reihe gemäß IFRS 15.22 (b) zu bilanzieren.

Der Zugriff auf den Ersatzteil- und Gerätepool von Lufthansa Technik stellt eine weitere wesentliche Leistungsverpflichtung dar, die in Abhängigkeit vom vereinbarten Vertragsmodell entweder zeitraum- oder zeitpunktbezogen realisiert wird. Außerdem beinhaltet ein Teil der Verträge Bereitschaftsverpflichtungen, die zu einer zeitraumbezogenen Umsatzrealisierung führen. Dies ist insbesondere bei Komponentenverträgen der Fall, bei denen die Vergütung in Form einer Pauschale je Flugstunde vereinbart ist. Für derartige Verträge erfolgt die Fortschrittsmessung überwiegend auf Basis der den Kunden monatlich in Rechnung gestellten Beträge.

Ein wesentlicher Anteil der Verträge im Geschäftsfeld Technik hat mehrjährige Laufzeiten und beinhaltet daher Preisanpassungsklauseln, die jedoch erst dann zu einer Berücksichtigung im Transaktionspreis führen, wenn das Ereignis, das die Preisanpassung auslöst (zum Beispiel Lohnsteigerung), eingetreten ist.

Vertragsanbahnungskosten für Kundenverträge werden nur aktiviert, wenn die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr beträgt.

Weiterführende Angaben zu den Erlösen der Lufthansa Group aus Verträgen mit Kundinnen und Kunden finden sich in den [Erläuterungen 3 und 4](#).

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 zum Erwerbszeitpunkt identifizierten und bewerteten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens den Kosten des Erwerbs gegenübergestellt (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den nicht beherrschenden Anteilen ausgewiesen. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert. Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen nicht beherrschenden Anteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens jährlich auf Wertminderung geprüft. Die vorzunehmenden Werthaltigkeitstests für Firmenwerte werden mittels anerkannter Discounted-Cashflow-Methoden durchgeführt. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der jüngsten Managementplanung zugrunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der „zahlungsmittelgenerierenden Einheit“ (CGU). Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2024 verwendeten Prämissen [↗ Erläuterung 17](#).

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 in der Konzern-Gewinn- und Verlust- und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge 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 entstanden sind, werden in der funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Die Stromgrößen in der Konzern-Kapitalflussrechnung werden zu Jahresdurchschnittskursen, die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zum Mittelkurs 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 daraus 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. Kurseffekte aus der Bewertung von langfristigen auf Fremdwährung lautenden Forderungen und Finanzschulden werden im Finanzergebnis erfasst.

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:

T093 WECHSELKURSE

	2024		2023	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,59900	0,61056	0,61779	0,61193
CAD	0,67003	0,67558	0,68433	0,68364
CHF	1,06291	1,04702	1,07697	1,02664
CNY	0,13181	0,12815	0,12727	0,13023
GBP	1,20690	1,18181	1,15351	1,14855
HKD	0,12391	0,11814	0,11571	0,11799
INR	0,01125	0,01103	0,01086	0,01120
JPY	0,00612	0,00608	0,00642	0,00656
KRW	0,00065	0,00068	0,00070	0,00071
NOK	0,08481	0,08603	0,08935	0,08733
PLN	0,23384	0,23238	0,23014	0,21999
SEK	0,08727	0,08746	0,09004	0,08701
USD	0,96209	0,92201	0,90379	0,92380

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, konzerninterne Rückstellungen ergebniswirksam aufgelöst. Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit internen Weiterveräußerungen von Fluggerät und Wartungsereignissen – werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen der Lufthansa Group wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Firmenwerte einem regelmäßigen jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen. Darunter fallen im Wesentlichen einzeln oder im Rahmen von Unternehmenskäufen erworbene Marken und handelbare Start- und Landrechte (Slots). Letztere werden grundsätzlich ohne zeitliche Begrenzung zugeteilt, sofern sie regelmäßig genutzt werden.

Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung des Kaufs oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert.

Wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, werden separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen separiert. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten umfangreichen Wartungsarbeiten (zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen und großen Triebwerksüberholungen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern diese die Ansatzkriterien erfüllen. Die Nutzungsdauern und Restbuchwerte der Vermögenswerte werden regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, an den erwarteten Verlauf angepasst.

Folgende konzernweitliche Nutzungsdauern und Restbuchwerte werden zugrunde gelegt:

T094 NUTZUNGSDAUERN FÜR SACHANLAGEN

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restbuchwert von 5 %
Separierbare Flugzeugbestandteile und Großwartungsereignisse	3 bis 8 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

Neben den Werthaltigkeitsprüfungen (Impairmenttests) von Firmenwerten, Slots und Marken werden auch Werthaltigkeitsprüfungen bei einzelnen Sachanlagevermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten durchgeführt, wenn sie nicht mehr für eine zukünftige Nutzung vorgesehen sind, sei es aufgrund von Beschädigungen, Stilllegung oder Verkauf. In diesem Fall werden diese Vermögenswerte einzeln gemäß dem jeweils anzuwendenden Standard bewertet (Vollabschreibung/Schrottwert oder Verkaufserlös abzüglich Veräußerungskosten). Soweit Verkehrsflugzeuge zum Einsatz in der Gesamtflotte der Lufthansa Group zur Verfügung stehen und keine unmittelbare Veräußerungsabsicht besteht, werden diese für Werthaltigkeitsprüfungen mit den Vermögenswerten der jeweiligen operierenden Einheit zusammengefasst. Die kleinste separierbare CGU im Passagiergeschäft ist dabei der operative Flugbetrieb der Airlines (zum Beispiel Lufthansa Airlines, SWISS), im Bereich Technik aufgrund der Verbundeffekte zwischen den MRO-Geschäftsfeldern der gesamte Technik-Betrieb. Auch das Segment Logistik besteht nur aus einer CGU.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Lufthansa Group überprüft immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen auf Wertminderung, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass ihre Buchwerte über ihrem „erzielbaren Betrag“ liegen, wobei der „erzielbare Betrag“ als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) definiert wird. 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. Liegt der erzielbare Betrag für einen Vermögenswert unter dem Buchwert, werden sie zum Bilanzstichtag über die planmäßige Abschreibung hinaus zusätzlich außerplanmäßig abgeschrieben.

Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten, der Mittelzuflüsse zugerechnet werden können, die weitgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind, geschätzt. Die ermittelte Zahlungsreihe wird 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 Flugzeuersatzteile

Ersatzteile für Flugzeuge, deren regelmäßige Reparatur wirtschaftlich durchführbar ist, sind als reparaturfähige Ersatzteile 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. Weitere reparaturfähige Ersatzteile werden von den Fluggesellschaften des Konzerns direkt bevorratet.

Sowohl die MRO-Ersatzteile als auch die Ersatzteile bei den Airlines werden mit ihren Anschaffungs-/Herstellungskosten abzüglich einer planmäßigen Abschreibung bewertet. Das Material im Geschäftsfeld MRO unterliegt einer an der voraussichtlichen Nutzungsdauer der zugrunde liegenden Flugzeugmuster orientierten Abschreibung zwischen fünf und 20 Jahren. Material, das direkt bei den Airlines bevorratet wird, unterliegt einer Abschreibung, die sich am erwarteten Nutzungsende des jeweiligen Flottenmusters orientiert und entsprechend auf Basis erwarteter Restnutzungsdauern ermittelt wird. Ausgangsbasis für die fortentwickelten Buchwerte sind die gleitenden Durchschnittspreise der Materialien.

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 bewertet und um jede Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten berichtigt. Die Kosten von Nutzungsrechten beinhalten die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie die bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Die Lufthansa Group nimmt das Wahlrecht, immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 auszunehmen, in Anspruch. Zahlungen aufgrund von Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von nicht mehr als zwölf Monaten sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasingvertrag zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Nutzungsrechte werden planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Laufzeit des Leasingverhältnisses und erwarteter Nutzungsdauer des Nutzungsrechts abgeschrieben. Die Laufzeit eines Leasingverhältnisses umfasst die unkündbare Grundlaufzeit sowie Zeiträume aus einer Verlängerungsoption, sofern es hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option ausüben wird, beziehungsweise Zeiträume aus einer Kündigungsoption, sofern hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option nicht ausüben wird.

Wenn das Eigentum an dem Leasinggegenstand am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die Lufthansa Group übergeht oder in den Kosten die Ausübung einer Kaufoption berücksichtigt ist, wird das Nutzungsrecht planmäßig linear über die erwartete Nutzungsdauer des Leasinggegenstands abgeschrieben.

Die Überprüfung von Nutzungsrechten auf Wertminderungen erfolgt entsprechend der oben beschriebenen Vorgehensweise für abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Am Bereitstellungsdatum erfasst die Lufthansa Group die **Leasingverbindlichkeiten** zum Barwert der über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingzahlungen beinhalten feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu erhaltender Leasinganreize, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, und Beträge, die voraussichtlich im Rahmen von Restwertgarantien entrichtet werden müssen. Die Leasingzahlungen umfassen ferner den Ausübungspreis einer Kaufoption oder Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung, wenn die Ausübung der Kauf- oder Kündigungsoption durch den Leasingnehmer als hinreichend sicher gilt.

Die Lufthansa Group hat Leasingverträge abgeschlossen, die Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten, insbesondere bei Immobilien. Sie trifft bei der Beurteilung, ob hinreichende Sicherheit besteht, dass die Option zur Verlängerung beziehungsweise zur Kündigung des Leasingverhältnisses ausgeübt oder nicht ausgeübt wird, Ermessensentscheidungen. Bei der Bestimmung der Vertragslaufzeiten werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder zur Nichtausübung von Kündigungsoptionen bieten. Nach dem Bereitstellungsdatum bestimmt die Lufthansa Group die Laufzeit des Leasingverhältnisses erneut, wenn ein signifikantes Ereignis oder eine Änderung von Umständen eintritt.

Variable Leasingzahlungen, die nicht an einen Index oder Referenzzins gekoppelt sind, werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der das Ereignis oder die Bedingung eingetreten ist, das oder die diese Zahlung auslöst.

Leasingzahlungen werden regelmäßig mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst. Zur Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes werden Referenzzinssätze aus laufzeitadäquaten risikolosen Zinssätzen in wesentlichen Ländern beziehungsweise Währungen herangezogen. Die jeweiligen Referenzzinssätze werden um eine Kreditrisikoprämie erhöht.

Tritt die Lufthansa Group als Leasinggeberin auf, so klassifiziert sie die Leasingverhältnisse als Operating Leasing oder Finanzierungsleasing. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird ein Leasingverhältnis als Operating Leasing eingestuft.

Als Leasinggeberin bei einem Operating Leasing weist die Lufthansa Group das Leasingobjekt als Vermögenswert zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Sachanlagen aus. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden unter den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeigt. Die Lufthansa Group vermietet einige ihrer Immobilien und Triebwerke. Finanzierungsleasings existieren derzeit nicht bei der Lufthansa Group.

Die Bilanzierungsfolgen aus Sale-and-Lease-back-Transaktionen unterscheiden sich in Abhängigkeit davon, ob ein Verkauf vorliegt oder nicht. Zur Beurteilung ist mit Hilfe der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Erfüllung einer Leistungsverpflichtung vorliegt. Liegt ein Verkauf vor, bucht der Leasingnehmer das verkaufte Leasingobjekt aus und setzt stattdessen ein Nutzungsrecht an. Ein Verkaufsgewinn oder -verlust darf nur in Höhe des Betrags vereinnahmt werden, der sich auf die an den Leasinggeber transferierten Rechte bezieht. Der verbleibende Betrag reduziert den Buchwert des erfassten Nutzungsrechts. Sollte der Verkaufspreis nicht



dem beizulegenden Zeitwert des Leasingobjekts entsprechen oder die nachfolgenden Zahlungen keine marktgerechten Konditionen aufweisen, sind Korrekturen vorzunehmen. Sind die Konditionen unter dem Marktniveau angesiedelt, ist die Differenz als vorausgezahlte Leasingzahlung zu behandeln, liegen sie über dem Marktniveau, ist die Differenz als Darlehen des Leasinggebers zu bilanzieren. Liegt nach Prüfung der Kriterien in IFRS 15 kein Verkauf vor, bilanziert der Leasingnehmer den Vermögenswert weiterhin unverändert und erfasst eine finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Transferpreises, die nach IFRS 9 zu bilanzieren ist.

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf die Lufthansa Group entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt.

Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte werden in der Lufthansa Group nach IFRS 9 in die Kategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, „zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit und ohne Recycling)“ sowie in „derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ besteht aus finanziellen Vermögenswerten, die Fremdkapitalinstrumente darstellen und deren Geschäftsmodell darin besteht, bis zur Endfälligkeit gehalten zu werden. Daneben weisen diese Instrumente festgelegte Zahlungsmodalitäten auf und stehen im Einklang mit dem Zahlungsstromkriterium, also der vertraglichen Vereinnahmung von Zins und Tilgung. Bei der Lufthansa Group fallen unter diese Position insbesondere Forderungen und Ausleihungen sowie Kassen- und Bankbestände. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

In die Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ fallen Fremdkapitalinstrumente, deren Geschäftsmodell weder im Halten noch im Verkaufen liegt, oder solche, die die Zahlungsstrombedingung nicht erfüllen. Dies ist bei der Lufthansa Group in der Regel nicht der

Fall. Daneben sind Eigenkapitalinstrumente grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen, sodass bei der Lufthansa Group in der Regel Aktien und Beteiligungen, die Finanzinstrumente darstellen, in dieser Kategorie erfasst werden. Derivate, die die Voraussetzung des Hedge Accounting nicht erfüllen, fallen ebenfalls in diese Kategorie.

Fremdkapitalinstrumente werden als „**erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)**“ klassifiziert, wenn das Geschäftsmodell dieser Instrumente sowohl im Halten als auch im Verkaufen liegt und die Zahlungsstrombedingung als erfüllt gilt. Bei der Lufthansa Group trifft dies insbesondere auf Wertpapiere in der strategischen Geldanlage zu.

Für Eigenkapitalinstrumente kann ein instrumentenspezifisches Wahlrecht getroffen werden, das jeweilige Instrument als „**erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)**“ zu klassifizieren. Derzeit wird von diesem Wahlrecht kein Gebrauch gemacht.

In beiden Fällen werden auch die dazugehörigen latenten Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Lufthansa Group schließt zur ökonomischen Sicherung Derivate ab, die der Kategorie „**Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung**“ zugeordnet werden, falls alle Voraussetzungen für das Hedge Accounting erfüllt sind.

Finanzinstrumente werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung, zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden mit Ausnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Transaktionspreis bewertet. Bei finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ werden die Transaktionskosten aufwandswirksam erfasst.

Langfristige unter- beziehungsweise nicht verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Folgebewertung des Finanzinstruments richtet sich nach der entsprechenden Klassifizierung, entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode oder zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam über die GuV oder erfolgsneutral im Eigenkapital.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Ansprüche auf Zahlung erlöschen oder uneinbringlich werden oder der finanzielle Vermögenswert auf eine dritte Partei übertragen wird. Eine signifikante Änderung der vertraglichen Konditionen eines zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstruments führt zu seiner Ausbuchung und zum



Ansatz eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Nicht signifikante Änderungen führen zu einer Anpassung des Buchwerts ohne Ausbuchung des finanziellen Vermögenswerts.

In Fremdwährung valutierte Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden Wertberichtigungen gebildet und diese Forderungen entsprechend mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Nach IFRS 9 wird bereits bei Zugang einer Forderung ein erwarteter Verlust erfasst, der das Kreditrisiko der Forderung vor dem Eintreten eines Ausfallereignisses berücksichtigt. Ein externes Kreditrisiko liegt für die Lufthansa Group insbesondere im Forderungsportfolio aus Lieferungen und Leistungen vor, für das ein erwarteter Verlust bilanziert wird.

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen. Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Die Lufthansa Group setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreissrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. ➔ **Erläuterung 45.**

Zu Absicherung des Devisenänderungsrisikos werden Termingeschäfte abgeschlossen. Die Steuerung des Zinsrisikos erfolgt mittels Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Optionskombinationen in Rohöl und Gasöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang werden darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Jet-Fuel-Terminkontrakten abgeschlossen.

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 nahezu vollständig aus.

Derivate, die die Voraussetzungen des Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ ausgewiesen. Eine Veränderung des beizulegenden Zeitwerts wird dann unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dies kommt bei der Lufthansa Group in der Regel dann vor, wenn das der Sicherung zugrunde liegende Exposure beziehungsweise Grundgeschäft nicht verlässlich bewertet werden kann oder das Exposure im Laufe der Sicherung vorzeitig weggefallen ist.

Auch „eingebettete Derivate“ sind, soweit eine Trennung vom finanziellen Basiskontrakt nötig, aber nicht möglich ist, gemeinsam mit diesem für Bewertungszwecke als Handelsgeschäfte anzusehen. Marktwertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik der Lufthansa Group (➔ **Erläuterung 45**) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreissrisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen** gegenüber Dritten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Finanzgarantien werden im Rahmen der Folgebewertung entweder der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet oder alternativ zum höheren Betrag aus dem ursprünglich angesetzten Betrag abzüglich, soweit zutreffend, der kumulierten, in Übereinstimmung mit IFRS 15 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen beziehungsweise dem nach IAS 37 ermittelten Wert der vertraglichen Verpflichtung bewertet.



Emissionszertifikate

CO₂-Emissionszertifikate werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert und unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen. Sowohl entgeltlich erworbene als auch frei zugeteilte Rechte werden zu Anschaffungskosten bewertet; eine planmäßige Abschreibung findet nicht statt.

Vertragsvermögenswerte und Forderungen

Vertragsvermögenswerte stellen vertragliche Ansprüche auf den Erhalt von Zahlungen von Kundinnen und Kunden dar, bei denen die vertraglichen Leistungsverpflichtungen bereits erfüllt wurden, aber noch kein unbedingter Zahlungsanspruch entstanden ist. Forderungen werden ausgewiesen, wenn der Anspruch auf den Erhalt der Gegenleistung keiner Bedingung mehr unterliegt. Dies geschieht in der Regel, wenn der Konzern vertraglich berechtigt ist, eine Rechnung an die Kundin oder den Kunden auszustellen. Die Vertragsvermögenswerte betreffen im Wesentlichen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträge für Technik- und EDV-Leistungen. Im Hinblick auf erwartete Zahlungsausfälle erfolgen Wertberichtigungen auf die jeweiligen Bruttobeträge.

Vorräte

Der Posten „Vorräte“ umfasst Vermögenswerte, die im Rahmen der Produktion oder der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe), bezogene Waren, unfertige und fertige Erzeugnisse sowie darauf geleistete Anzahlungen. Insbesondere werden unter dieser Position Flugzeugersatzteile ausgewiesen, bei denen eine Weiterveräußerungsabsicht besteht beziehungsweise die im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten bei Normalproduktivität. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt. Soweit Indikatoren für zukünftige Nichtgängigkeiten vorliegen, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate hochwahrscheinlich ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizu-

legendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und die Fortschreibung des Buchwerts für nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird ausgesetzt, sobald sie als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft wurden. Während der ermittelte Abschreibungsbedarf aus der letztmaligen Bewertung vor Umgliederung unter den außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst wird, werden jegliche Folgebewertungseffekte der ausgewiesenen kurzfristigen Vermögenswerte mit Verkaufsabsicht, beispielsweise aufgrund schwankender Wechselkurse, innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträge erfasst.

Aufgegebene Geschäftsbereiche sind nicht im Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen enthalten und werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in einem gesonderten Posten als Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen dargestellt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristig liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise zum Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

Pensionsrückstellungen

Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.



Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Marktwert der den individuellen Kapitalkonten zugerechneten Vermögenswerte zum Stichtag, wobei ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalls zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge, bewertet unter Berücksichtigung der Prämisen der Leistungspläne, erfolgt. Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Für die Bewertung sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau sowie die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung beruht auf anerkannten biometrischen Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen. Für die Bestimmung des Zinssatzes für die EUR-Währungszone werden Anleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der Ratingagenturen Moody's Investor Service, Fitch Ratings oder Standard & Poor's Rating Services herangezogen. Aufgrund der Marktengpassung lang laufender Unternehmensanleihen werden zur Verbesserung des Schätzverfahrens die Renditen von Anleihen öffentlicher Emittenten der Eurozone im Rahmen einer Extrapolation im Bereich langer Laufzeiten ergänzend herangezogen.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand und Effekte aus Planabgeltungen werden sofort erfolgswirksam erfasst.

Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise die leistungsempfangende Person die finanziellen Risiken übernimmt, werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, der zum Bilanzstichtag zuverlässig geschätzt werden kann.

Die Rückstellungshöhe wird gemäß bestmöglicher Schätzung festgelegt. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Rückstellungen für Wartungsverpflichtungen aus Leasingverträgen werden auf Basis der vertraglichen Wartungs- beziehungsweise Ausgleichszahlungsverpflichtungen unter Berücksichtigung des aktuellen Wartungszustands im Vergleich zu dem vereinbarten Zustand bei Rückgabe gebildet.

Rückstellungen für Einreichungsverpflichtungen von Emissionszertifikaten werden auf Basis der durchschnittlichen Anschaffungskosten der Zertifikate ermittelt, die für die Einreichung im jeweiligen Register vorgesehen sind. Werden zur Abdeckung der Abgabeverpflichtung Termingeschäfte auf Emissionsrechte abgeschlossen, fließen diese mit den vereinbarten Terminkursen in die Ermittlung der Rückstellung ein. Darüber hinaus bestehende Unterdeckungen werden zum Marktwert am Bilanzstichtag in die Rückstellungsbildung einbezogen.

Das Management analysiert regelmäßig die aktuellen Informationen zu Rechtsrisiken und bildet Rückstellungen für wahrscheinliche Verpflichtungen. Diese Rückstellungen decken die geschätzten Zahlungen an die Kläger, die Gerichts- und Verfahrenskosten, die Kosten für Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte hinzugezogen. Im Rahmen der Entscheidung über die Notwendigkeit einer Rückstellung für Prozesse berücksichtigt das Management die Wahrscheinlichkeit eines ungünstigen Ausgangs und die Möglichkeit, die Höhe der Verpflichtung ausreichend verlässlich zu schätzen. Die Erhebung einer Klage, die formale Geltendmachung eines Anspruchs gegen den Konzern oder die Angabe eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittelbarkeit bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.



Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen werden erfasst, wenn zumindest eine faktische Verpflichtung zu entsprechenden Maßnahmen vorliegt. Voraussetzung dafür ist ein beschlossener formaler Restrukturierungsplan, der den betroffenen Geschäftsbereich beziehungsweise den betroffenen Teil eines Geschäftsbereichs, den Standort und die Anzahl der betroffenen Mitarbeitenden sowie die detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und den Zeitplan enthält. Zusätzlich müssen den betroffenen Mitarbeitenden die Eckpunkte des Plans mitgeteilt worden sein. Die Rückstellungen für Restrukturierung beinhalten nur die den Restrukturierungsmaßnahmen direkt zuordenbaren Aufwendungen, die notwendig für die Restrukturierung sind und nicht mit dem zukünftigen operativen Geschäft in Verbindung stehen. Dies sind zum Beispiel Aufwendungen für Abfindungszahlungen an Mitarbeitende.

Rückstellungen für drohende Verluste aus bestehenden Verträgen werden auf Basis der erwarteten zukünftigen direkt zurechenbaren Kosten und Erträge sowie eventueller Möglichkeiten zur vorzeitigen Beendigung der betroffenen Vertragsverhältnisse gebildet.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss 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 finanzielle Verbindlichkeiten werden zunächst zu ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert entspricht näherungsweise dem Buchwert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus **aktienbasierten Vergütungen mit Barausgleich** wird eine nach IFRS 2 vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Der beizulegende Zeitwert wird bei der erstmaligen Erfassung sowie zu jedem Abschlussstichtag und am Erfüllungstag bewertet. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt mit Hilfe der finanzma-

thematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation. Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Die Kosten von **Transaktionen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente** werden unter Anwendung eines geeigneten Bewertungsmodells mit dem beizulegenden Zeitwert zu dem Zeitpunkt bewertet, zu dem die Gewährung erfolgt. Diese Kosten werden, zusammen mit einer entsprechenden Erhöhung des Eigenkapitals (sonstige neutrale Rücklagen), über den Zeitraum, in dem die Dienst- und gegebenenfalls die Leistungsbedingungen erfüllt werden (Erdienungszeitraum), in den Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer erfasst. Der verwässernde Effekt der ausstehenden Aktienoptionen wird bei der Berechnung des Ergebnisses je Aktie (verwässert) als zusätzliche Verwässerung berücksichtigt. Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in [Erläuterung 39](#).

Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit ist eine Verpflichtung des Konzerns gegenüber einer Kundin/einem Kunden, Güter zu liefern oder Dienstleistungen zu erbringen, für die die Kundin/der Kunde bereits Leistungen, zum Beispiel in Form von Anzahlungen, erbracht hat. Vertragsverbindlichkeiten werden als Erlöse erfasst, sobald der Konzern seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllt. Vertragsverbindlichkeiten im Konzern betreffen die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, nicht eingelösten Meilen aus Kundenbindungsprogrammen, Fertigungsaufträgen sowie sonstige Vertragsverbindlichkeiten.

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als **Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten** passiviert. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten.

Mit dem Ziel der dauerhaften **Kundenbindung** setzt die Lufthansa Group verschiedene Meilenbonusprogramme ein. Teilnehmende des Miles & More-Programms 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 erfolgen Korrekturen, um die geringere Flexibilität von und die fehlende Meilengewährung für Prämienflüge im Vergleich zu Nichtprämientickets zu berücksichtigen. Meilen, die voraussichtlich für andere Prämien eingesetzt werden, werden mit dem durchschnittlichen Preis dieser Prämien zu den durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Die Preise für die Zugangsbewertung werden jährlich neu ermittelt und auf alle Zugänge des Jahres angewendet. Die Meilenverbräuche werden mit dem Durchschnittssatz des Meilenbestands zum Jahresbeginn (gleich dem des Vorjahres) bewertet.

Die Bewertung der Prämienansprüche, die bei anderen Kooperationspartnern angesammelt werden, erfolgt zu den Beträgen, die von diesen Kooperationspartnern gezahlt werden, im Verhältnis zu den angesammelten durchschnittlich eingesetzten Meilen.

Die Berechnung des rechtlichen und wirtschaftlichen Verfalls wird auf Basis der beobachteten Quoten der Vorjahre berechnet und um gegebenenfalls einen Zu- oder Abschlag aufgrund von Trendbeobachtungen oder zukünftigen wertbegründenden Aspekten im Programm ergänzt.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn hinreichende Sicherheit darüber besteht, dass die Zuwendung erlangt wird und der Konzern alle damit verbundenen Bedingungen einhält.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für den Erwerb von Sachanlagevermögen werden in den sonstigen Verbindlichkeiten als passivische Abgrenzungsposten berücksichtigt und linear über die geschätzte Nutzungsdauer des entsprechenden Vermögenswerts ertragswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Zuwendungen von nichtmonetären Vermögenswerten werden erst dann erfolgswirksam bilanziert, wenn die notwendigen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Bis dahin werden die entsprechenden Beträge ebenfalls unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten gezeigt.

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 des wahrscheinlichsten Werts oder des Erwartungswerts gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten oder -forderungen wird bei Bedarf gesondert eingegangen.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche nutzbar, das heißt werthaltig, sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaften sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall vier Jahre, soweit keine überzeugenden Nachweise für eine etwaige längere Nutzung über den generellen Horizont der offiziellen Konzernplanung hinaus vorliegen. Für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Verlustvorträge und aktivischen Differenzen in Deutschland und Österreich wurden unter Abwägung von qualitativen Indikatoren längere Nutzungszeiträume verwendet. 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. Für Gesellschaften mit einer operativen, nicht aus singulären, externen Einflussfaktoren resultierenden, Verlusthistorie wurden in der Regel keine latenten Steuern auf Verlustvorträge aktiviert [↗ Erläuterung 14](#).

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

3. Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Die Lufthansa Group ordnet die Erlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung den Bereichen Passagier-Airlines, Logistik, Technik sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zu.

Tabelle T095 zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen.

T095 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2024

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Passagier-Airlines ²⁾	28.385	19.612	5.445	523	1.963	394	448
Lufthansa Airlines	15.309						
SWISS ³⁾	6.367						
Austrian Airlines	2.360						
Brussels Airlines	1.476						
Eurowings	2.873						
Logistik	3.054	1.272	298	93	1.253	39	99
Summe	31.439	20.884	5.743	616	3.216	433	547

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Verkehrserlöse enthalten Frachterlöse der SWISS; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

³⁾ Position enthält sowohl Passagier- als auch Frachterlöse.

T095 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2023

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Passagier-Airlines ²⁾	27.151	18.778	5.165	519	1.827	420	442
Lufthansa Airlines	15.011						
SWISS ³⁾	5.820						
Austrian Airlines	2.268						
Brussels Airlines	1.466						
Eurowings	2.586						
Logistik	2.775	1.395	317	93	867	30	73
Summe	29.926	20.173	5.482	612	2.694	450	515

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Verkehrserlöse enthalten Frachterlöse der SWISS; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

³⁾ Position enthält sowohl Passagier- als auch Frachterlöse.

Die Steigerung der Verkehrserlöse ergab sich aus einem erhöhten Absatz. Niedrigere streckenbezogene Durchschnittserlöse wirkten sich belastend aus.

In den Verkehrserlösen in Höhe von 31.439 Mio. EUR (Vorjahr: 29.926 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 3.569 Mio. EUR (Vorjahr: 3.225 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 3.054 Mio. EUR (Vorjahr: 2.775 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 515 Mio. EUR (Vorjahr: 450 Mio. EUR) wurden durch die Frachtraumvermarktung auf Passagierflügen der SWISS erzielt.

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

4. Andere Betriebserlöse

Tabelle T096 zeigt eine Aufgliederung der anderen betrieblichen Erlöse nach Kategorien (Arten von Services) und geografischer Verteilung.

T096 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2024

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Technik	5.036	1.535	1.682	201	1.108	332	178
Technikleistungen	4.281						
Sonstige Betriebserlöse	755						
Passagier-Airlines	521	463	27	2	23	2	4
Logistik	159	92	48	1	11	7	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	426	277	45	18	54	22	10
EDV-Leistungen	196						
Reisemanagement	152						
Übrige	78						
Summe	6.142	2.367	1.802	222	1.196	363	192

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

T096 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2023

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Technik	4.389	1.552	1.393	202	887	244	111
Technikleistungen	3.710						
Sonstige Betriebserlöse	679						
Passagier-Airlines	490	433	29	2	21	1	4
Logistik	152	88	47	-	10	7	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	485	330	42	19	66	18	10
EDV-Leistungen	175						
Reisemanagement	243						
Übrige	67						
Summe	5.516	2.403	1.511	223	984	270	125

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 anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus Kundenaufträgen, die über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Technik und IT-Services.

5. Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

T097 BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

	2024	2023
in Mio. €		
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	49	42
Andere aktivierte Eigenleistungen	905	685
	954	727

Die anderen aktivierten Eigenleistungen entfallen auf konzernintern durchgeführte Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. Die Zunahme im Vergleich zum Vorjahreszeitraum beruht auf einer Erhöhung der Anzahl der aktivierbaren Wartungsereignisse in Verbindung mit vor allem inflationär bedingten Preissteigerungen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

T098 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

	2024	2023
in Mio. €		
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	918	1.041
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	296	357
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	212	134
Schadensersatzleistungen	161	201
Serviceleistungen Konzern	43	33
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	37	77
Mieterträge	36	36
Personalüberlassung	16	18
Provisionserträge	11	10
Subventionen	5	9
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	3	4
Übrige betriebliche Erträge	494	493
	2.232	2.413

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten (ohne Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen zum Entstehungs- und zum Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daneben werden die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften hier erfasst. Korrespondierend werden Kursverluste aus diesen Vorgängen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

➤ **Erläuterung 10.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen bei Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die Auflösungen von Rückstellungen und Abgrenzungen betreffen eine Vielzahl von in Vorjahren gebildeten und nicht vollständig verbrauchten Rückstellungen und Abgrenzungen. Wesentliche Auflösungen entfielen sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr auf abgegrenzte Aufwendungen für Lieferungen und Leistungen sowie auf gebildete Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, für Ergebnisbeteiligungen, für Rechtsstreitigkeiten und für Gewährleistungen. Der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen wird unter der jeweiligen primären Aufwandsart ausgewiesen.

Die Erträge aus Schadenersatzleistungen entfallen vor allem auf Entschädigungen von Lieferanten für die Überschreitung vertraglich zugesicherter Wartungskosten und Leistungen von Versicherungen für Schäden an Flugzeugen.

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten entfallen 102 Mio. EUR auf Buchgewinne aus veräußerten Flugzeugen (Vorjahr: 108 Mio. EUR). Diese Erträge sind vor allem im Zusammenhang mit der Veräußerung und der Rückmiete von 15 Flugzeugen der Airbus-A320-Familie angefallen. ➤ **Erläuterung 22.** Des Weiteren enthält die Position das Abgangsergebnis aus dem Verkauf der AirPlus-Gruppe in Höhe von 92 Mio. EUR.

Die Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen vor allem die Segmente Technik und Passagier-Airlines. Entgegen ursprünglichen Erwartungen waren Kundenforderungen einbringlich, für die zum letzten Stichtag Zahlungsausfälle als sehr wahrscheinlich angesehen worden waren.

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2024 Miet- und Leasingerträge in Höhe von 36 Mio. EUR (Vorjahr: 36 Mio. EUR) erfasst. Tabelle **T099** stellt die für zukünftige Perioden vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen dar.

T099 VERTRAGLICH VEREINBARE LEASINGZAHLUNGEN (LEASINGGEBER)

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
bis 1 Jahr	21	17
mehr als 1 Jahr bis 2 Jahre	13	12
mehr als 2 Jahre bis 3 Jahre	13	10
mehr als 3 Jahre bis 4 Jahre	8	8
mehr als 4 Jahre bis 5 Jahre	5	6
mehr als 5 Jahre	41	46

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

7. Materialaufwand**T100 MATERIALAUFWAND**

in Mio. €	2024	2023
Betriebsstoffe für Flugzeuge	7.785	7.931
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.189	2.662
Bezogene Waren	77	67
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	11.051	10.660
Gebühren	5.020	4.487
Fremdleistungen Technik	2.600	2.104
Borddienstleistungen	1.144	980
Charteraufwand	1.073	878
Fremdleistungen EDV	427	415
Flugunregelmäßigkeiten	364	271
Übrige bezogene Leistungen	720	583
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	11.348	9.718
	22.399	20.378

Der Anstieg der Materialaufwendungen resultiert vor allem aus der Zunahme des Geschäftsvolumens sowie inflationsbedingten Kostensteigerungen. Gegenläufig wirkten sich gesunkene Preise bei den Aufwendungen für Treibstoff aus.

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Innerhalb der Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden auch die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf reparaturfähige Ersatzteile ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2024 fielen hierbei wie im Vorjahr keine außerplanmäßigen Abschreibungen und Wertberichtigungen an.

Zu den Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten zählen zum Beispiel die Übernachtungs- und Verpflegungsleistungen bei Verspätungen oder Zahlungen für Gepäckbeschädigungen. Direkte Kompensationszahlungen an die Kundinnen und Kunden werden gemäß IFRS 15 als Kürzung der Verkehrserlöse erfasst.

Die übrigen bezogenen Leistungen enthalten unter anderem Kosten für den Loungebetrieb und Kosten im Zusammenhang mit dem Meilenprogramm.

8. Personalaufwand

T101 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	7.289	6.770
Soziale Abgaben	1.092	996
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	655	578
	9.036	8.344

Der Anstieg der Personalaufwendungen resultiert vor allem aus der um knapp 7 % gestiegenen Anzahl der Mitarbeitenden (bereinigt um den Verkauf des Cateringgeschäfts), tariflichen Gehaltssteigerungen und Einmalzahlungen. Der Rückgang der variablen Vergütungskomponenten wirkte sich gegenläufig aus.

T102 MITARBEITENDE

	Im Jahres- durchschnitt 2024	Im Jahres- durchschnitt 2023	Zum 31.12.2024	Zum 31.12.2023
Bodenpersonal	53.909	67.089	54.363	52.426
Bordpersonal im Einsatz	44.668	41.760	45.486	42.611
Personal	98.577	108.849	99.849	95.037
Personal in Ausbildung	1.713	1.415	1.860	1.640
	100.290	110.264	101.709	96.677

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts von Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet. In den Vorjahreszahlen sind im Jahresdurchschnitt 16.475 Mitarbeitende sowie zum Stichtag 50 Mitarbeitende des Geschäftsfelds Catering enthalten.

9. Abschreibungen

Die Gesamtabschreibungen betragen 2.378 Mio. EUR (Vorjahr: 2.242 Mio. EUR).

T103 ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	86	88
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	1.867	1.764
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	384	376
Gesamte planmäßige Abschreibungen	2.337	2.228
Wertminderung auf Firmenwerte	-	-
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	-	5
Wertminderung auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	13	-
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	1	-
Wertminderung auf Nutzungsrechte	-	-
Wertminderung auf Finanzanlagen	27	9
Gesamte Wertminderung	41	14
Gesamte Abschreibungen	2.378	2.242

Die leichte Zunahme der planmäßigen Abschreibungen beruht auf den zugewandenen Flugzeugen und Reservetriebwerken beziehungsweise Nutzungsrechten an Flugzeugen und Reservetriebwerken.

Im Geschäftsjahr 2024 betrafen die außerplanmäßigen Abschreibungen von 41 Mio. EUR die Passagier-Airlines (13 Mio. EUR) und das Geschäftsfeld Technik (28 Mio. EUR). Weitere außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 11 Mio. EUR (Vorjahr 0 Mio. EUR) betrafen at equity bilanzierte Anteile und werden im Beteiligungsergebnis ausgewiesen. [↗ Erläuterung 11.](#)

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden keine außerplanmäßigen Abwertungen erfasst (Vorjahr: 32 Mio. EUR).

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

T104 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	1.030	993
Personalabhängiger Aufwand	1.029	935
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	655	617
Verkaufsprovisionen für Agenturen	364	356
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	342	341
Kreditkartenprovisionen	327	281
Werbung und Verkaufsförderung	324	281
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	296	312
Sonstige Serviceleistungen	236	206
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	68	63
Wertberichtigungen auf Forderungen	61	61
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	60	48
Sonstige Steuern	54	62
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	20	33
Übrige betriebliche Aufwendungen	546	573
	5.412	5.162

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert insbesondere aus gestiegenen Vertriebs- und Marketingkosten sowie höheren Crewreisekosten infolge der Ausweitung des Flugbetriebs. Gestiegene Fremdwährungsverluste wirkten sich ebenfalls erhöhend auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen zum Entstehungs- und zum Zahlungszeitpunkt, Aufwendungen aus der Kurssicherung sowie Kursverlusten aus der Bewertung zum Stichtagskurs. ➔ **Erläuterung 6.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeitende sowie Kosten für Fremdpersonal.

In den Miet- und Erhaltungsaufwendungen sind vor allem Mietzahlungen für nicht aktivierte IT-Ausstattung und ihre Erhaltung in Höhe von 337 Mio. EUR (Vorjahr: 328 Mio. EUR) sowie Erhaltungsaufwendungen von Immobilien in Höhe von 180 Mio. EUR (Vorjahr: 158 Mio. EUR) enthalten.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen mit 43 Mio. EUR (Vorjahr: 32 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 8 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) im Hinblick auf bestehende allgemeine Ausfallrisiken gebildet.

Von den Beratungs- und Rechtsaufwendungen betreffen insgesamt 15 Mio. EUR (Vorjahr: 39 Mio. EUR) Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen.

11. Beteiligungsergebnis

T105 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	63	103
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	23	18
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	86	121
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	7	8
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	2	2
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	58	54
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-13	-16
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	49	44
Übriges Beteiligungsergebnis	103	92
	189	213

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Das Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen resultiert im Wesentlichen aus der Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sunexpress) und der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich vor allem aus einem geringeren Ergebnis der Sunexpress, deren Ergebnis im Vorjahr maßgeblich von einem einmaligen Steuerertrag aus der Einführung einer Inflationskorrektur in der Steuerbilanz beeinflusst war. Die übrigen nach der at-equity-Methode bewerteten Unternehmen erzielten insgesamt ein ausgeglichenes Ergebnis.

Innerhalb des Ergebnisses aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen betrafen 11 Mio. EUR (Vorjahr 0 Mio. EUR) außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile im Geschäftsbereich Technik.

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

12. Zinsergebnis

T106 ZINSEERGNIS

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7	7
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	434	238
Zinserträge	441	245
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-94	-77
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-20	-9
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-476	-507
Zinsaufwendungen	-590	-593
	-149	-348

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 199 Mio. EUR verbessert. Ursächlich hierfür waren insbesondere finanzgerichtliche Entscheidungen zugunsten der Lufthansa Group im Zusammenhang mit steuerlichen Betriebsprüfungen, die dazu führen, dass in der Vergangenheit geleistete Steuerzahlungen verzinst erstattet werden beziehungsweise Rückstellungen für Zinsrisiken aufgelöst werden konnten.

13. Übrige Finanzposten

T107 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	-108	41
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten	106	-42
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	-65	-127
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	-3	-5
Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	124	91
Kurseffekte aus Finanzschulden	-60	38
	-6	-4

Im Jahr 2024 führten die gegenläufigen Veränderungen der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten aus Fair Value Hedges wie im Vorjahr zu einem nahezu ausgeglichenen Ergebnis.

Im Hinblick auf Währungsrisiken im Zusammenhang mit geplanten Flugzeugkäufen befindet sich die Lufthansa Group im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Kaufpreiszahlungen in einer Nettozahlerposition. Durch die Verschiebungen von geplanten Flugzeugkäufen ergeben sich Ineffektivitäten bei den Investitionssicherungen. Für diese resultierten aus der Entwicklung des USD-Wechselkurses im Geschäftsjahr 2024 in der Position „Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen“ Aufwendungen in Höhe von 56 Mio. EUR (Vorjahr: 105 Mio. EUR).

Insbesondere gestiegene Erträge aus der Marktbewertung der emittierten Wandelanleihe (49 Mio. EUR; Vorjahr: 20 Mio. EUR) sind ursächlich für den Anstieg der Position „als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifizierte Wertpapiere.

14. Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr 2024 ist ein Steueraufwand von 176 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand von 380 Mio. EUR) angefallen, der sich wie folgt zusammensetzt:

T108 ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2024	2023
Tatsächliche Ertragsteuern	-147	109
davon auf 2024 entfallend	213	274
davon auf Vorjahre entfallend	-360	-165
Latente Steuern	323	271
davon aus temporären Differenzen	106	149
davon aus Verlustvorträgen	217	122
	176	380

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer, die Mindeststeuer sowie weitere im Ausland angefallene Ertragsteuern.

Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betragen im Geschäftsjahr 2024 unverändert im Vergleich zum Vorjahr 3,5 % bis 35,0 %. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2024 wurde in Deutschland das Gesetz zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen verabschiedet. Die Deutsche Lufthansa AG, als oberste Muttergesellschaft, fällt aufgrund ihrer steuerlichen Ansässigkeit in Deutschland und des Überschreitens der Grenzwerte in den Anwendungsbereich des Gesetzes. Ausländische Geschäftseinheiten (Tochterunternehmen, Betriebsstätten, Joint Ventures) unterliegen bei Eröffnung des Anwendungsbereichs den jeweils lokalen Mindeststeuergesetzen, sofern in den jeweiligen Ländern bereits nationale Gesetze implementiert wurden. Ausländische Geschäftseinheiten ohne nationale Mindeststeuergesetzgebung werden in Deutschland auf Ebene der obersten Muttergesellschaft über die sogenannte Income Inclusion Rule (IIR) in den Anwendungsbereich des deutschen Mindeststeuergesetzes einbezogen. Basierend auf den verfügbaren länderbezogenen Steuerinformationen hat die Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2024 aufwandswirksam eine Steuerrückstellung in Höhe von 30 Mio. EUR gebildet. Steuerwirkungen, die sich aus der Anwendung der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung ergeben können, werden bei der Ermittlung des Ansatzes von aktiven und passiven latenten Steuern nicht berücksichtigt.

Tabelle T109 zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Ergebnis vor Ertragsteuern mit einem Steuersatz von 25 % (Vorjahr: 25 %) multipliziert. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Schätzwert für den Organkreis der Konzernobergesellschaft und setzt sich aus einem Steuersatz von 15,825 % (Vorjahr: 15,825 %) für Körperschaftsteuer/Solidaritätszuschlag und 9,175 % für Gewerbeertragsteuer (Vorjahr: 9,175 %) zusammen. Bei der Ermittlung des Steuersatzes für die Gewerbeertragsteuer wird berücksichtigt, dass insbesondere bei der Konzernobergesellschaft mit Sitz im Inland der Anteil des Gewerbeertrags, der auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten entfällt, herauszurechnen ist.

T109 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in Mio. €	2024		2023	
	Bemessungsgrundlage	Steueraufwand	Bemessungsgrundlage	Steueraufwand
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.569	392	2.055	514
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste	67	-17	-141	35
Nichtabziehbare Aufwendungen	134	34	262	66
Steuerfreie Erträge	431	-108	353	-88
Steuerfreie Beteiligungserträge und Effekte aus Equity-Beteiligungen	139	-35	183	-46
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	50	-	8
Periodenfremde Steuern	-	-316	-	-80
davon tatsächliche Steuern	-	-360	-	-165
davon latente Steuern	-	44	-	85
Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern	-	176	-	-43
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-	176	-	366

Die Bemessungsgrundlage für den erwarteten Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus dem Gewinn vor Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen in Höhe von 1.576 Mio. EUR (Vorjahr: 2.317 Mio. EUR) sowie dem Verlust vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in Höhe von 7 Mio. EUR (Vorjahr: Verlust von 261 Mio. EUR). Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand entfällt mit 176 Mio. EUR (Vorjahr: 380 Mio. EUR) vollständig auf Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen. Im Vorjahr entfiel ein Steuerertrag in Höhe von 13 Mio. EUR auf aufgebene Geschäftsbereiche.

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Der effektive Steuersatz bei Berücksichtigung von fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen im Jahr 2024 betrug 11 % (Vorjahr: 18 %). Wesentlich für den geringen Effektivsteuersatz waren steuerfreie Beteiligungs- und Auslandserträge, Ergebnisse aus Betriebsprüfungen und dem Verkauf von Anteilen sowie gegenläufig die Nicht-Aktivierung von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträgen.

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 328 Mio. EUR (Vorjahr: 153 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2024 und 2023 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T110 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024		31.12.2023	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	2.126	-	2.343	-
Pensionsrückstellungen	1.404	-	1.335	-
Immaterielles Vermögen und Sachanlagevermögen	-	1.320	-	1.194
Finanzanlagevermögen	16	-	-	2
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	238	-	62
Drohverlustrückstellung	29	-	49	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	-	103	-	87
Vorräte und Flugzeugersatzteile	213	-	172	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	4	-	-
Sonstiges	-	-	-	-
Saldierungen	-1.106	-1.106	-840	-840
	2.682	559	3.059	505

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder im Vorjahr ein negatives steuerliches Ergebnis gezeigt haben, ist zum 31. Dezember 2024 ein Überhang der aktiven latenten Steueransprüche über die latenten Steuerverbindlichkeiten in Höhe von 2.349 Mio. EUR (Vorjahr: 3.011 Mio. EUR) aktiviert. Dieser Überhang entfällt in Höhe von 699 Mio. EUR (Vorjahr: 1.068 Mio. EUR) auf latente Steueransprüche auf abzugsfähige temporäre Differenzen und in Höhe von 1.650 Mio. EUR (Vorjahr: 1.943 Mio. EUR) auf latente Steueransprüche für Verlustvorträge. In diesen Fällen einer Verlusthistorie wurde auf Basis von steuerlichen Ergebnisplanungen eine Abwägung der Indikatoren für das Vorhandensein zukünftig ausreichender steuerlicher Einkommen

vorgenommen. Die Aktivierung erfolgte nur in den Fällen und in dem Umfang, wie das Vorhandensein zukünftig ausreichender steuerlicher Einkommen als wahrscheinlich eingeschätzt wurde.

Von diesen aktivierten latenten Steueransprüchen entfielen 2.348 Mio. EUR (Vorjahr: 2.956 Mio. EUR) auf die Organschaft der Deutschen Lufthansa AG. Grundlage hierfür bildete eine langfristige Steuerplanung auf Basis der aktuellen Unternehmensplanungen, die sich auch auf Basis externer Prognosen zum Beispiel des Branchenverbands IATA ableitet. Die Planungen gehen davon aus, dass die in den letzten Jahren entstandenen Verluste das Ergebnis einer Kumulation von exogenen Faktoren sind (Pandemie, Zuliefer- und Systempartnerengpässe, Ukraine- und Nahost-Krieg), die in dieser Zusammenballung außerordentlich waren und sich in den nächsten Jahren nicht wiederholen werden. Die grundsätzliche nachhaltige Profitabilität der Branche und insbesondere der Organschaft der Deutschen Lufthansa AG wird hierdurch nicht infrage stellt. Die Deutsche Lufthansa AG hat bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass sie über langfristige Zeiträume nachhaltig positive steuerliche Ergebnisse erzielt. Ab dem Jahr 2026 und für die Folgejahre werden dementsprechend wieder positive steuerliche Ergebnisse erwartet. Auf Basis dieser externen und internen Indikatoren wurde mit Hilfe von unterschiedlichen Risikoszenarien für die zukünftigen Steuerergebnisse die potenzielle Nutzung des Aktivüberhangs analysiert. Für die bedeutsamen latenten Steueransprüche auf Verlustvorträge spiegelt die Analyse wider, dass steuerliche Verlustvorträge nach geltendem steuerlichen Recht keiner zeitlichen Begrenzung unterliegen, ihre steuerliche Nutzung aber dennoch aus anderen Gründen ausgeschlossen sein kann und die Unsicherheit hierüber mit der Länge des Planungszeitraums zunimmt. Dementsprechend sind latente Steueransprüche auf Verlustvorträge nur insoweit aktiviert als ihre steuerliche Nutzung in den zehn Jahren nach dem Bilanzstichtag tatsächlich erwartet wird.

Weitere 217 Mio. EUR (Vorjahr: 82 Mio. EUR) betrafen Gesellschaften der Austrian Airlines. Auch für die Analyse der österreichischen Organschaft wurde eine individuelle Analyse der Risikosituation unter Berücksichtigung der historischen Steuerergebnisse und der weiteren Unternehmensplanungen vorgenommen. Da die Austrian Airlines einerseits in den letzten Jahren stabil positive Steuerergebnisse aufweist, andererseits die Umkehrung sämtlicher aktivischen Steuerlatenzen noch einen außerordentlich langen Zeitraum beanspruchen würde, wird auch in diesem Fall weiterhin nur von einer teilweisen Werthaltigkeit ausgegangen. Auch hier wurde bei der Aktivierung der aktivischen Latenzen nach Verrechnung mit bestehenden passivischen Differenzen auf einen Nutzungszeitraum von zehn Jahren abgestellt.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen bestehen bei den Konzerngesellschaften noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 5.014 Mio. EUR (Vorjahr: 3.746 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten. Die Beträge enthalten unter anderem vortragsfähige, steuerliche Abzugsbeträge von Eigenkapitalverzinsungen („notional interest deduction“) für maltesische Gesellschaften, deren Nutzung als nicht hinreichend gesichert angesehen werden.

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Von den Verlustvorträgen und Steuergutschriften in Höhe von 5.008 Mio. EUR (Vorjahr: 3.715 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, ist der überwiegende Teil unbegrenzt nutzbar und ein kleiner Teil wird nach 2034 verfallen.

15. Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen resultiert wie im Vorjahr aus dem zum 31. Oktober 2023 vollzogenen Verkauf der Geschäftsaktivitäten des Segments Catering an eine Akquisitionsgesellschaft des Private-Equity-Unternehmens Aurelius Investments Limited und ergab sich im Berichtszeitraum aus einer nachträglichen Kaufpreisanpassung für diese Transaktion. Die Verhandlungen der Vertragsparteien über mögliche weitere Kaufpreisanpassungen sind zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung noch nicht beendet.

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.

Auch die potenziellen Aktien im Zusammenhang mit der seit 2023 eingeführten aktienbasierten Vergütung haben aufgrund der verhältnismäßig geringen Anzahl keine Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie.

T111 ERGEBNIS JE AKTIE

in €	2024	2023
„Unverwässertes“/„verwässertes“ Ergebnis je Aktie	1,15	1,40
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1,16	1,61
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-0,01	-0,21
Konzernergebnis	Mio. € 1.380	1.673
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	Mio. € 1.388	1.925
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	Mio. € -8	-252
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	Anzahl 1.196.675.111	1.195.534.545

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2024 einen Bilanzgewinn nach HGB von 359 Mio. EUR (Vorjahr: 3.383 Mio. EUR) aus. Vorstand und Aufsichtsrat beabsichtigen, der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vorzuschlagen. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 359 Mio. EUR (Vorjahr: 359 Mio. EUR) oder 26 % (Vorjahr: 21 %) des auf Aktionärinnen und Aktionäre der Gesellschaft entfallenden Konzernergebnisses 2024.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Aktiva

17. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

T112 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 01.01.2023	1.039	702	1.741
Kumulierte Wertminderungen	-683	-3	-686
Buchwert 01.01.2023	356	699	1.055
Währungsdifferenzen	-	27	27
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-18	-2	-20
Wertminderungen	-40	-	-40
Buchwert 31.12.2023	298	724	1.022
Anschaffungskosten am 01.01.2024	378	726	1.104
Kumulierte Wertminderungen	-80	-2	-82
Buchwert 01.01.2024	298	724	1.022
Währungsdifferenzen	-	-6	-6
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Wertminderungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2024	298	718	1.016
Anschaffungskosten am 31.12.2024	378	720	1.098
Kumulierte Wertminderungen	-80	-2	-82

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2024 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben besteht die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung. Im Laufe des Jahres 2024 wurden aufgrund der negativen Planabweichungen des Geschäftsbereichs Lufthansa Airlines sowie der geringen Marktkapitalisierung anlassbezogene Werthaltigkeitsüberprüfungen dieser Einheit durchgeführt, die allerdings keine Wertminderungen ergaben.

Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten vorgenommen.

Allen Werthaltigkeitstests liegen genehmigte vierjährige Unternehmensplanungen zugrunde. Die verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren auf diesen Planungen und externen branchenspezifischen Quellen (zum Beispiel IATA). Auf Konzernebene wurden in den Ergebnisplanungen der einzelnen Geschäftsbereiche Abschlüsse vorgenommen, die den Unsicherheiten in den Planungen Rechnung tragen sollen. Diese waren im Rahmen der Konzernplanung mit nachhaltig circa 9 % (Vorjahr: 10 %) auf die Adjusted-EBIT-Größe angesetzt und wurden im Rahmen der Werthaltigkeitstests anteilig den Einheiten zugeordnet.

Die Nachfrage nach Flugreisen hat sich nach der Pandemie deutlich erhöht; speziell in Deutschland vollzieht sich dieser Aufholeffekt allerdings wesentlich langsamer als im restlichen Europa beziehungsweise weltweit, wo der Passagierflugverkehr bereits 2024 das Vorkrisenniveau deutlich übertroffen hat. Die aktuellen Planungen sehen für das Angebot an Sitzkilometerkapazität der Lufthansa Passage-Gesellschaften insgesamt erst ein Erreichen des Vorkrisenniveaus im Jahr 2026 vor. Bis zum Ende des Detailplanungszeitraums wird auch weiterhin von wachsenden Märkten ausgegangen; allerdings bleiben einzelne Kundensegmente, insbesondere der Geschäftskundenbereich, zunächst hinter den historischen Kapazitäten zurück, während sich zum Beispiel der touristische Bereich besser entwickelt. Für die weitere Preisentwicklung wird mit einem nur leicht ansteigendem Durchschnittserlös gerechnet. Die weitere Entwicklung der Preise sowohl auf den Absatz- als auch auf den Beschaffungsmärkten sowie die Umlagemöglichkeiten steigender Kosten (zum Beispiel aufgrund geopolitischer Effekte, makroökonomischer Herausforderungen oder regulatorischer Maßnahmen) sind dabei als wichtige Erfolgsfaktoren anzusehen. Speziell für die Lufthansa Airlines wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket initiiert, das Ergebnisbeiträge von mehr als 2,5 Mrd. EUR erbringen soll. Neben der Einflottung der verspätet ausgelieferten, effizienteren Flugzeuge, der operativen Stabilisierung und der Überwindung der Ersatzteilprobleme sollen eine verbesserte Kundenzufriedenheit, eine Erhöhung der Produktivität sowie Effizienzsteigerungen durch Verschlankeung von Prozessen und Automatisierung hierzu beitragen. Mit der vollständigen Umsetzung wird bis zum Ende des Planungszeitraums gerechnet. Insgesamt basieren die verwendeten Margen auf Erfahrungswerten

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzernbilanz

der Vergangenheit beziehungsweise wurden auf der Grundlage erwarteter Stückerlöse und kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Für die Planung der Treibstoffkosten wurde ein Wert von 100 USD/bbl verwendet, der aus den durchschnittlichen Preisen des Jahres 2024 abgeleitet wurde. Für die Aufwendungen für CO₂-Emissionen wurde unter Berücksichtigung der vorhandenen ETS-Bestände sowie der noch bis 2026 verfügbaren kostenlosen Zuteilungen ein geplanter Zertifikatsmarktpreis von 72 EUR/T unterstellt. Für zukünftige Aufwendungen zum Erwerb von CORSIA-Zertifikaten wurden planungsaktuelle Marktpreise mit einem Risikoaufschlag für zukünftige Preisrisiken verwendet. Für SAF-Beimischungen wurden die gesetzlich vorgesehenen Beimischungsquoten bis 2028 sowie vorsichtig geschätzte Preise basierend auf den aktuellen Marktzuschlägen berücksichtigt. Für weiter in der Zukunft liegende Perioden wird davon ausgegangen, dass etwaige zusätzliche Kostenbelastungen nicht zu einer nachhaltigen Margenbelastung führen werden. Langfristige Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen die in der Flottenplanung vorgesehenen Beschaffungen von Produktionsmitteln und deren Finanzierung. Kosten der Zentralfunktionen wurden den jeweiligen Einheiten nach verursachungsorientierten Schlüsseln zugeordnet.

Bei der Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von Marktdaten Verschuldungsquoten, Beta-Faktoren und Fremdfinanzierungskosten einer jährlich überprüften Peer-group abgeleitet. Hierbei wurde eine Marktrisikoprämie von 7,5 % (Vorjahr: 7,5 %) zugrunde gelegt. Regionale Risiken werden durch entsprechende Risikozuschläge berücksichtigt.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmensakquisitionen erworbene Slots (soweit diese handelbar sind) sowie um erworbene Markennamen. Erworbene Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Buchwerte der Slots sowie der Marken wurden in die Werthaltigkeitsüberprüfung der jeweils kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU), der sie jeweils zuzurechnen sind, einbezogen. Die Tests wurden dann analog zu den oben beschriebenen Überprüfungen der Goodwill-Werthaltigkeit jeweils für die Gesamtheit der Vermögenswerte inklusive der Slots und/oder Marken der jeweiligen Einheiten und auf Basis der Unternehmensplanungen durchgeführt.

Auch bei einer Reduzierung der Umsatzwachstumsannahmen oder einer Erhöhung der verwendeten Diskontierungssätze im Vergleich zu den in Tabelle [T113 Werthaltigkeitsprüfungen](#) aufgeführten Werten um jeweils einen Prozentpunkt liegen die erzielbaren Beträge bei den Einheiten über den Buchwerten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten Adjusted EBIDA-Margen bei den Werthaltigkeitstests für diese CGUs nicht dazu, dass die erzielbaren Beträge die jeweiligen Buchwerte unterschreiten, mit Ausnahme der Lufthansa Cargo. Bei der CGU Lufthansa Cargo führt eine Reduzierung der Adjusted EBIDA-Marge um mehr als 0,9 Prozentpunkte zu einer Unterdeckung. Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.



Tabelle T113 fasst die Buchwerte und die Annahmen der zuvor beschriebenen Tests zusammen:

T113 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN 2024

Bezeichnung der CGU	Lufthansa Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	Sonstige	Summe
	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines		
Segment							
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	-	-	45 Mio. €	-	-	298 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	159 Mio. €	23 Mio. €	-	36 Mio. €	-	294 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert Marken (31.12.)	-	275 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	-	5 Mio. €	424 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	-	-	-	-	-	-	-
Wesentliche Planungsprämissen							
Umsatzwachstum p. a. im Planungszeitraum	4,5 % bis 9,6 %	0,5 % bis 3,3 %	1,9 % bis 10,4 %	3,8 % bis 15,4 %	8,1 % bis 9,8 %	1,2 % bis 14,6 %	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	
Adjusted EBIDA-Marge im Planungszeitraum ¹⁾	3,9 % bis 12,2 %	15,7 % bis 17,8 %	6,6 % bis 11,0 %	9,1 % bis 12,8 %	5,3 % bis 6,3 %	9,4 % bis 12,6 %	
Adjusted EBIDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums ¹⁾	12,2 %	17,3 %	11,0 %	12,8 %	6,3 %	10,4 % bis 12,6 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	7,7 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,7 %	7,7 % bis 7,8 %	

¹⁾ Adjusted EBIDA Marge nach Umlage der Corporate Costs und Contingencies.

T113 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN 2023

Bezeichnung der CGU	Lufthansa Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	Sonstige	Summe
	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines		
Segment							
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	-	-	45 Mio. €	-	-	298 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	161 Mio. €	23 Mio. €	-	36 Mio. €	-	296 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert Marken (31.12.)	-	279 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	-	5 Mio. €	428 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	-	-	-	-	-	-	-
Wesentliche Planungsprämissen							
Umsatzwachstum p. a. im Planungszeitraum	4,1 % bis 18,5 %	1,0 % bis 9,6 %	2,9 % bis 11,3 %	7,6 % bis 13,4 %	3,3 % bis 16,3 %	1,2 % bis 17,1 %	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	
Adjusted EBIDA-Marge im Planungszeitraum ¹⁾	9,1 % bis 11,5 %	17,8 % bis 18,7 %	8,0 % bis 9,7 %	10,6 % bis 12,7 %	5,7 % bis 6,8 %	9,7 % bis 16,7 %	
Adjusted EBIDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums ¹⁾	11,5 %	18,6 %	9,7 %	12,7 %	6,8 %	10,1 % bis 16,7 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	7,8 %	7,9 %	7,9 %	7,8 %	7,8 %	7,8 % bis 7,9 %	

¹⁾ Adjusted EBIDA Marge nach Umlage der Corporate Costs und Contingencies.

18. Sonstige immaterielle Vermögenswerte**T114 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 01.01.2023	1.522	212	123	1.857
Kumulierte Abschreibungen	-1.271	-196	-17	-1.484
Buchwert 01.01.2023	251	16	106	373
Währungsdifferenzen	4	-	-	4
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	49	-	56	105
Umbuchungen	52	3	-57	-2
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-37	-6	-3	-46
Abschreibungen	-85	-9	-7	-101
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2023	234	4	95	333
Anschaffungskosten am 01.01.2024	1.430	184	105	1.719
Kumulierte Abschreibungen	-1.196	-180	-10	-1.386
Buchwert 01.01.2024	234	4	95	333
Währungsdifferenzen	-1	-	-	-1
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	18	3	65	86
Umbuchungen	12	7	-18	1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-1	-	-9	-10
Zum Verkauf vorgesehen	-2	-	-	-2
Abschreibungen	-80	-6	-	-86
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2024	180	8	133	321
Anschaffungskosten am 31.12.2024	1.448	193	143	1.784
Kumulierte Abschreibungen	-1.268	-185	-10	-1.463

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 54 Mio. EUR (Vorjahr: 56 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 3 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**T115 FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN**

in Mio. €	Flugzeuge und Reservetriebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2023	32.791	2.815	35.606
Kumulierte Abschreibungen	-19.712	-4	-19.716
Buchwert 01.01.2023	13.079	2.811	15.890
Währungsdifferenzen	132	13	145
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	2.128	1.661	3.789
Umbuchungen	265	-272	-7
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-494	-95	-589
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-1.764	-	-1.764
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2023	13.346	4.118	17.464
Anschaffungskosten am 01.01.2024	34.249	4.122	38.371
Kumulierte Abschreibungen	-20.903	-4	-20.907
Buchwert 01.01.2024	13.346	4.118	17.464
Währungsdifferenzen	-13	-2	-15
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	2.723	1.200	3.923
Umbuchungen	645	-645	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-78	-1	-79
Zum Verkauf vorgesehen	-584	-1	-585
Abschreibungen	-1.880	-	-1.880
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2024	14.159	4.669	18.828
Anschaffungskosten am 31.12.2024	36.225	4.672	40.897
Kumulierte Abschreibungen	-22.066	-3	-22.069

In dieser Position sind 90 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.651 Mio. EUR (Vorjahr: 97 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.716 Mio. EUR) enthalten, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungsbedingungen an ausländische Leasinggesellschaften verkauft und zurückgeleast wurden. Die Leasinggesellschaften werden als strukturierte Unternehmen vollkonsolidiert. Die Lufthansa Group hat das Recht, die Flugzeuge zu einem bestimmten Zeitpunkt und zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben. Weitere vier Flugzeuge (Vorjahr: vier) mit einem Buchwert von 309 Mio. EUR (Vorjahr: 332 Mio. EUR) wurden als Sicherheiten im Rahmen von Darlehensverträgen bestellt.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 135 Mio. EUR (Vorjahr: 95 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungskostensatz betrug 3,4 % (Vorjahr: 3,0 %).

Die Zugänge entfallen auf 17 neue Flugzeuge (Vorjahr: 26) und Nutzungsrechte an 17 Flugzeugen (Vorjahr: 15). Des Weiteren entfallen die Zugänge auf Reservetriebwerke und Nutzungsrechte an Reservetriebwerken sowie auf die Aktivierung von Triebwerks- und Flugzeuggroßwartungsereignissen.

In den Umbuchungen in zum Verkauf vorgesehene Flugzeuge entfallen 560 Mio. EUR auf 15 Flugzeuge, die im Geschäftsjahr veräußert wurden und unmittelbar nach ihrem Verkauf von den Erwerbern zurückgemietet wurden → **Erläuterung 22**. Von diesen 15 Flugzeugen sind fünf im Berichtsjahr zugegangen.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 20,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 20,0 Mrd. EUR). Die Zunahme des Obligos ergab sich aus den im Berichtszeitraum platzierten Bestellungen für fünf Airbus A350-Flugzeuge und 19 Reservetriebwerke sowie aus Preiserhöhungen für bestehende Bestellungen aufgrund von Preisanpassungsklauseln und Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkten An- und Abschlusszahlungen für laufende Bestellungen.

20. Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

T116 REPARATURFÄHIGE FLUGZEUGERSATZTEILE

in Mio. €	2024			2023		
	Brutto- anschaf- fungskosten	Kumulierte Abschrei- bungen	Netto- buchwerte	Brutto- anschaf- fungskosten ¹⁾	Kumulierte Abschrei- bungen ¹⁾	Netto- buchwerte ¹⁾
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	3.390	1.236	2.154	3.180	1.156	2.024

¹⁾ Wert aufgrund des geänderten Ausweises des Non-Poolmaterials angepasst.

Die Zugänge des Jahres (saldiert mit den Abgängen) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 210 Mio. EUR (Vorjahr: 364 Mio. EUR); die erfolgswirksam erfasste saldierte Veränderung der Abschreibungen betrug 80 Mio. EUR (Vorjahr: -50 Mio. EUR).

Der in den Vorjahren in Tabelle T116 erfolgte tabellarische Ausweis der reparaturfähigen Flugzeugersatzteile getrennt nach Poolmaterial und Non-Poolmaterial entfällt, da aufgrund einer über die Jahre zu beobachtenden Tendenz zur Veränderung des überwiegenden Nutzungsmusters des Non-Poolmaterials vom Gebrauchsgut zum Verbrauchsgut ein Ausweiswechsel vom langfristigen Vermögen in das kurzfristige Vorratsvermögen und damit eine Anpassung der Bilanzierungsmethode zu einer angemesseneren Darstellung des Sachverhalts führt. Auslöser hierfür sind die gegenwärtige und die für die kommenden Jahre geplante kontinuierliche Ausweitung des Geschäfts mit konzernexternen Kunden, der damit einhergehende Anstieg des Handels mit Non-Poolmaterialien sowie die Veränderung von technischen Vorgaben, welche dazu führen werden, dass diese Materialien nicht mehr überwiegend langfristig im Konzern verbleiben und somit ein Ausweis unter den Vorräten zu einer angemesseneren Darstellung führt. Diese Änderung wurde zum 31. Dezember 2024 umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurden 482 Mio. EUR in das Vorratsvermögen umgebucht. Der Vorjahresendwert sowie der Eröffnungssaldo des Vorjahres wurden in Höhe von 424 Mio. EUR (Anschaffungskosten von 602 Mio. EUR abzüglich kumulierter Abschreibungen von 178 Mio. EUR) beziehungsweise in Höhe von 353 Mio. EUR (Anschaffungskosten von 562 Mio. EUR abzüglich kumulierter Abschreibungen von 209 Mio. EUR) angepasst. Die im Vorjahr hier separat dargestellten und von der Umgliederung nicht betroffene Restbestände an Non-Poolmaterial wurden mit den Beständen an Poolmaterial zusammengefasst, da diese weiterhin langfristig im Konzern verbleiben und genutzt werden.

21. Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten

T117 ÜBRIGES SACHANLAGEVERMÖGEN INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

in Mio. €	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2023	4.814	1.305	1.395	125	7.639
Kumulierte Abschreibungen	-2.274	-1.002	-1.029	-3	-4.308
Buchwert 01.01.2023	2.540	303	366	122	3.331
Währungsdifferenzen	15	2	1	-	18
Zugänge Konsolidierungskreis	14	-	-	-	14
Zugänge	240	28	117	91	476
Umbuchungen	9	10	10	-27	2
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-53	-1	-5	-1	-60
Zum Verkauf vorgesehen	-284	-55	-104	-31	-474
Abschreibungen	-262	-45	-87	-	-394
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2023	2.219	242	298	154	2.913
Anschaffungskosten am 01.01.2024	4.220	1.097	1.123	155	6.595
Kumulierte Abschreibungen	-2.001	-855	-825	-1	-3.682
Buchwert 01.01.2024	2.219	242	298	154	2.913
Währungsdifferenzen	1	2	-	-	3
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	234	42	120	160	556
Umbuchungen	23	31	11	-66	-1
Abgänge Konsolidierungskreis	-3	-	-3	-	-6
Abgänge	-114	-1	-5	-2	-122
Zum Verkauf vorgesehen	-1	-	2	-	1
Abschreibungen	-251	-47	-89	-	-387
Zuschreibungen	1	-	-	-	1
Buchwert 31.12.2024	2.109	269	334	246	2.958
Anschaffungskosten am 31.12.2024	4.302	1.131	1.181	247	6.861
Kumulierte Abschreibungen	-2.193	-862	-847	-1	-3.903

Ein Grundstück am Flughafen Frankfurt mit einem zu fortgeführten Anschaffungskosten ermittelten Buchwert von 30 Mio. EUR wird nicht für die Geschäftstätigkeit des Konzerns genutzt und wird daher als als Finanzinvestition gehaltene Immobilie klassifiziert.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie auch im Vorjahr keine Grundschulden. Für Grundvermögen im Wert von 174 Mio. EUR (Vorjahr: 161 Mio. EUR) besteht ein im Grundbuch eingetragenes Vorkaufsrecht Dritter.

Das übrige Sachanlagevermögen wurde – soweit es im Eigentum des Konzerns stand und nicht auf Nutzungsrechte entfiel – wie auch im Vorjahr nicht als Sicherheit für bestehende Finanzierungen verwendet.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

T118 ZUM STICHTAG FEST BESTELLTE SACHANLAGEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Grundstücke und Bauten	93	62
Technische Anlagen und Fahrzeuge	46	56
Betriebs- und Geschäftsausstattung	252	108
	391	226

22. Leasingverhältnisse

In Tabelle T119 sind die Buchwerte der bilanzierten Nutzungsrechte und die Veränderungen während der Berichtsperiode dargestellt:

T119 NUTZUNGSRECHTE

	Flugzeuge und Reservetriebwerke	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
in Mio. €				
Anschaffungskosten am 01.01.2023	1.567	2.345	30	3.942
Kumulierte Abschreibungen	-804	-780	-19	-1.603
Buchwert 01.01.2023	763	1.565	11	2.339
Währungsdifferenzen	2	10	-	12
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	494	223	14	731
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-26	-51	-	-77
Zum Verkauf vorgesehen	-	-163	-3	-166
Abschreibungen	-191	-205	-7	-403
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2023	1.042	1.379	15	2.436
Anschaffungskosten am 01.01.2024	1.920	2.196	29	4.145
Kumulierte Abschreibungen	-878	-817	-14	-1.709
Buchwert 01.01.2024	1.042	1.379	15	2.436
Währungsdifferenzen	-	-	-	-
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	455	209	12	676
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-2	-1	-3
Abgänge	-10	-93	-1	-104
Zum Verkauf vorgesehen	-	-1	-	-1
Abschreibungen	-221	-197	-8	-426
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2024	1.266	1.295	17	2.578
Anschaffungskosten am 31.12.2024	2.281	2.245	35	4.561
Kumulierte Abschreibungen	-1.015	-950	-18	-1.983

Die Lufthansa Group mietet im Wesentlichen Immobilien, insbesondere an Flughäfen, und Flugzeuge. 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 31 Jahren (Vorjahr: bis zu 32 Jahren) zum Bilanzstichtag. Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Gebäudeleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2024 drei Jahre (Vorjahr: vier Jahre).

Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Flugzeugleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2024 vier Jahre (Vorjahr: vier Jahre). Nutzungsrechte an 17 Flugzeugen sind im Jahr 2024 zugegangen. Diese Zahl enthält die im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen zugegangenen Flugzeuge.

Die Lufthansa Group hat im zweiten Halbjahr 2024 Transaktionen über den Verkauf und die Rückmietung von 15 Kurzstreckenflugzeugen der Airbus-A320-Familie abgeschlossen. Die Flugzeuge werden für eine Laufzeit von 72 Monaten zurückgeleast. Eine Verlängerungsoption ist nicht vorgesehen. Die Flugzeuge waren zum Zeitpunkt der Transaktion zwischen zwei und 28 Monate alt und werden derzeit von Eurowings, Swiss und Brussels Airlines betrieben. Die Geschäfte spiegeln die Strategie des Konzerns wider, Investitionen in neue Flugzeuge durch einen Mix aus Barmitteln, Japanese Operating Leases (JOLCOs) und Leasingverträgen zu finanzieren. Die Transaktionen wurden mit Gesellschaften, die von BANC OF AMERICA LEASING IRELAND, Dublin, Irland, NBB-11594 LEASE PARTNERSHIP NBB Ibis Co., Ltd., Tokio, Japan, und Gratedell Limited, Dublin, Irland, geführt werden, abgeschlossen. Aus dem Verkauf wurde ein Erlös von 761 Mio. EUR generiert, der in der Kapitalflussrechnung als Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird. Die zugegangenen Nutzungsrechte betragen zum Zeitpunkt des Abschlusses 220 Mio. EUR, die daraus resultierende Leasingverpflichtung 283 Mio. EUR. Der aus dem Verkauf resultierende Buchgewinn in Höhe von 99 Mio. EUR ist im EBIT ausgewiesen. Der Buchgewinn fließt nicht in das Adjusted EBIT ein.

In der Berichtsperiode wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen:

T120 ERFOLGSWIRKSAME LEASINGAUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Abschreibungsaufwand auf Nutzungsrechte	426	403
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	112	90
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	16	116
Aufwand für geringwertige Vermögenswerte	68	79
Variable Leasingzahlungen	5	58

Leasingverträge der Lufthansa Group über Immobilien und Flugzeuge enthalten Verlängerungsoptionen und variable Leasingzahlungen. Sie werden eingesetzt, um eine größtmögliche Flexibilität bei Kapazitätsanpassungen zu erreichen. Variable Leasingraten und Optionen, deren Ausübung nicht hinreichend sicher ist, werden bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten nicht berücksichtigt. Mögliche künftige Leasingzahlungen, die in den Perioden nach dem Ausübungszeitpunkt der Verlängerungsoptionen anfallen, sind in Tabelle T121 zusammengefasst.

T121 ANGABEN ZU VERLÄNGERUNGSOPTIONEN UND VARIABLEN LEASINGZAHLUNGEN

in Mio. €	Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)			Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)		
	31.12.2024	Zahlbar 2025–2029	Zahlbar nach 2029	Gesamt	31.12.2023	Zahlbar 2024–2028	Zahlbar nach 2028	Gesamt
Flugzeuge	1.517	43	34	77	1.136	73	54	127
Immobilien/Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.370	66	544	610	1.432	95	483	578
Gesamt	2.887	109	578	687	2.568	168	537	705

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 T122 zu entnehmen:

T122 ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE FÜR LEASINGVERHÄLTNISSE

in Mio. €	2024	2023
Leasingaufwendungen aus kurzfristigen und geringwertigen Leasingverhältnissen sowie variable Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	89	253
Rückzahlung des Tilgungsanteils der Leasingverbindlichkeit	405	371
Zinszahlungen	112	90
Insgesamt	606	714

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](#) dargestellt.

Angaben zu den Operating Leasing-Verhältnissen der Lufthansa Group als Leasinggeber sind in [Erläuterung 6](#) enthalten.

23. Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

T123 NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2023	396	123	519
Kumulierte Abschreibungen	-105	-22	-127
Buchwert 01.01.2023	291	101	392
Währungsdifferenzen	-9	-2	-11
Zugänge	19	-	19
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	102	27	129
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Gewinnausschüttungen	-9	-5	-14
Zum Verkauf vorgesehen	-	-50	-50
Buchwert 31.12.2023	394	71	465
Anschaffungskosten am 01.01.2024	499	71	570
Kumulierte Abschreibungen	-105	-	-105
Buchwert 01.01.2024	394	71	465
Währungsdifferenzen	9	4	13
Zugänge	22	-	22
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	103	23	126
Umbuchungen	-6	-	-6
Gewinnausschüttungen	-12	-	-12
Abschreibungen	-11	-	-11
Buchwert 31.12.2024	499	98	597
Anschaffungskosten am 31.12.2024	604	98	702
Kumulierte Abschreibungen	-105	-	-105

Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen

Die Tabellen [T124](#) – [T127](#) zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der at-equity-Methode bilanziert sind.

T124 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Kurzfristige Vermögenswerte	553	614
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	188	272
Langfristige Vermögenswerte	1.872	1.409
Kurzfristige Schulden	742	758
Langfristige Schulden	1.064	831
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	278	265
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	896	713
Eigenkapital	619	434
Anteiliges Eigenkapital	310	217
Sonstige	25	26
Buchwert	335	243

T125 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	2024	2023
Erlöse	2.009	1.641
Abschreibungen	165	131
Zinserträge	16	15
Zinsaufwendungen	40	34
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	34	100
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	149	250
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	35	-15
Gesamtergebnis	184	235
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	75	125
Anteiliges Gesamtergebnis	92	118
Erhaltene Dividende	-	-

Die funktionale Währung der SunExpress ist der Euro.

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress im Wesentlichen den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

T126 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Kurzfristige Vermögenswerte	47	22
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	-	-
Langfristige Vermögenswerte	1.005	1.060
Kurzfristige Schulden	142	454
Langfristige Schulden	876	637
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	97	412
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	850	613
Eigenkapital	33	-9
Anteiliges Eigenkapital	13	-4
Sonstige	-	-
Buchwert	13	-

T127 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	2024	2023
Erlöse	331	286
Abschreibungen	70	76
Zinserträge	-	1
Zinsaufwendungen	25	22
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	7	4
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	43	18
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-1	-3
Gesamtergebnis	42	15
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	17	7
Anteiliges Gesamtergebnis	17	6
Erhaltene Dividende	-	-

Vom Ergebnis der Terminal 2 Gesellschaft mbH & CO. OHG wurden im Geschäftsjahr 4 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) nicht ergebniswirksam erfasst, da in dieser Höhe bislang nicht erfasste Verluste aus Vorjahren bestanden. Zum 31. Dezember 2024 gab es keine nicht im Buchwert berücksichtigten Verluste (Vorjahr: 4 Mio. EUR) mehr.

Tabelle T128 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der at-equity-Methode bilanziert sind.

T128 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

in Mio. €	2024	2023
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-14	-23
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	7
Gesamtergebnis	-14	-16
Abschreibungen	11	-
Buchwert	151	152

Die Abschreibungen betreffen die Restbuchwerte der LG-LHT Aircraft Solutions GmbH und der LG-LHT Passenger Solutions GmbH, deren Abwicklung im Geschäftsjahr beschlossen wurde.

Bei den nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen bestehen kumulierte Verluste von 11 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR), die aufgrund zu geringer at-equity-Buchwerte bislang nicht ergebniswirksam erfasst wurden. Im Geschäftsjahr sind insgesamt Verluste von 10 Mio. EUR angefallen, die aufgrund zu geringer at-equity-Buchwerte nicht ergebniswirksam erfasst werden konnten.

Tabelle T129 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der at-equity-Methode bilanziert sind.

T129 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER ASSOZIIERTER UNTERNEHMEN

in Mio. €	2024	2023
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	23	18
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	23	18
Abschreibungen	-	-
Buchwert	98	71

24. Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

T130 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Anteile an nahestehenden Unternehmen	241	209
Beteiligungen	25	24
Übrige Beteiligungen	266	233
Wertpapiere des Anlagevermögens	21	20

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](#).

25. Langfristige Ausleihungen und Forderungen

T131 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN, FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	82	55
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	270	268
Pensionsplanvermögensüberhang	126	219
Emissionszertifikate	374	426
	852	968

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Von den sonstigen Ausleihungen und Forderungen bestehen 157 Mio. EUR (Vorjahr: 142 Mio. EUR) gegenüber der AURELIUS Group. Diese stehen im Zusammenhang mit dem Verkauf der LSG Group und betreffen gestundete Kaufpreisforderungen. Die daraus resultierenden Zinserträge werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die Laufzeit der Ausleiherung endet im Oktober 2025 und kann seitens Aurelius bis Oktober 2028 verlängert werden, wovon bei der Bilanzierung zum 31. Dezember 2024 ausgegangen wurde. Der Zinssatz beträgt 10 % pro Jahr und ab November 2025 12 % pro Jahr.

Zum Stichtag gab es keine Bestände von CO₂-Emissionszertifikaten, die im Rahmen von sogenannten Repo-Geschäften am Markt veräußert und gleichzeitig wieder auf Termin zurückgekauft werden (Vorjahr: 201 Mio. EUR). Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) in [Erläuterung 17](#) verwiesen.

Langfristige Forderungen dienen wie im Vorjahr nicht der Besicherung von Verbindlichkeiten.

26. Vorräte

T132 VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Flugzeigersatzteile	1.390	1.176 ¹⁾
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	56	85
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	159	121
Geleistete Anzahlungen	1	3
	1.606	1.385¹⁾

¹⁾ Vorjahreswert angepasst.

Aufgrund der Anpassung der Bilanzierungsmethode für Non-Pool-Material hat sich das Vorratsvermögen zum 31. Dezember 2024 um 482 Mio. EUR erhöht. Dieser Betrag wurde aus den reparaturfähigen Flugzeigersatzteilen in das Vorratsvermögen umgegliedert. Der Vorjahreswert wurde hierbei um 424 Mio. EUR angepasst [Erläuterung 20](#).

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2024 insgesamt 1.936 Mio. EUR (Vorjahr: 1.254 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 1.268 Mio. EUR (Vorjahr: 725 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zu Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 716 Mio. EUR (Vorjahr: 449 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 15 Mio. EUR (Vorjahr: 95 Mio. EUR) vorgenommen, die zum überwiegenden Teil auf das Segment MRO entfallen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 64 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet.

27. Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2024 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T133 VERTRAGSVERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen	399	316
Wertberichtigungen	-4	-4
Summe Vertragsvermögenswerte	395	312

28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

T134 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	40	56
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	2.397	2.253
	2.437	2.309
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	95	139
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	1	1
Sonstige Forderungen	1.367	1.243
Emissionszertifikate	357	231
	1.820	1.614
Summe	4.257	3.923

Es bestehen wie im Vorjahr keine Forderungen, die als Sicherheit für Darlehen dienen.

Für Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen Factoring-Vereinbarungen. Da das Spätzahlungs- und Ausfallrisiko fast vollständig auf den Factor übergegangen ist, wurden die übertragenen Vermögenswerte von 55 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Mio. EUR) bis auf den Umfang des anhaltenden Engagements in Höhe von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) vollständig ausgebucht.

Die Prüfung der Werthaltigkeit der Emissionszertifikate erfolgt im Rahmen der Werthaltigkeitstests der sie bilanzierenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) [↗ Erläuterung 17](#).

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](#) dargestellt.

Sonstige Forderungen in Höhe von 111 Mio. EUR (Vorjahr: 164 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

29. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten diverse vorausbezahlte Leistungen, die Folgeperioden betreffen.

30. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds. Des Weiteren sind dieser Position Termingelder mit einer Laufzeit von über drei bis zwölf Monaten zugeordnet.

31. Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Position enthält Bankguthaben und Kassenbestände sowie Termingelder mit einer Laufzeit bis drei Monaten. Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.



32. Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Die zum Verkauf stehenden Aktiva und Passiva setzen sich zum 31. Dezember 2024 wie folgt zusammen:

T135 ZUM VERKAUF STEHENDE VERMÖGENSWERTE UND ZUGEHÖRIGE PASSIVA

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Aktiva		
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-	27
Flugzeuge und Reservetriebwerke	12	-
Grundstücke und Bauten	-	7
Übriges Sachanlagevermögen	-	6
Finanzanlagen	-	31
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	931
Sonstige Vermögenswerte	-	107
Summe	12	1.109
Passiva		
Pensionsrückstellungen	-	8
Sonstige Rückstellungen	-	36
Finanzschulden	-	279
Übrige Verbindlichkeiten	-	347
Summe	-	670

Zum 31. Dezember 2024 bestanden Veräußerungsabsichten für vier Flugzeuge der CRJ900-Serie mit einem Buchwert von 12 Mio. EUR, die dem Bereich Passagier-Airlines zugeordnet sind.

Im Vorjahr resultierten alle zum Verkauf stehenden Vermögenswerte und Schulden aus dem am 20. Juni 2023 vereinbarten und per 31. Juli 2024 final vollzogenen Verkauf der AirPlus-Gruppe an die SEB Kort Bank AB aus Stockholm.



Passiva

33. Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.067.690.682,88 EUR. Es ist in 1.198.316.673 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 7. Mai 2024 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 6. Mai 2029 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 100.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 31. Dezember 2024 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 7.247.434,24 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 92.752.565,76 EUR beträgt.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

Der Vorstand ist ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aktionärinnen und Aktionäre in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.044.326,40 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 8. Mai 2028 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionärinnen und Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 9. Mai 2023 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Deutsche Lufthansa AG unter Ausnutzung des Genehmigten Kapitals B 1.698.325 Aktien zum Kurs von 6,18 EUR ausgegeben, um sie im Rahmen der Ergebnisbeteiligung für das Jahr 2023 an Mitarbeitende weiterzureichen. Zum 31. Dezember 2024 hielt die Deutsche Lufthansa AG 23.700 eigene Aktien, die aus den Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital B der vergangenen beiden Jahre entstanden sind und ausschließlich für die Ausgabe an Mitarbeitende zur Verfügung stehen.

KAPITALMANAGEMENT

Ziel des Kapitalmanagements ist es, über einen guten Kapitalmarktzugang die zukünftigen Finanzmittelbedarfe kostengünstig zu decken und die Tilgung der Finanzschulden zu gewährleisten. Dies soll insbesondere durch ein dauerhaftes Rating im Bereich „Investment Grade“ erreicht werden. Hierfür ist der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA ein bedeutsames Kriterium. Diese Kennzahl betrug zum



31. Dezember 2024 2,0 (Vorjahr: 1,7). Die Kennzahl Adjusted Net Debt umfasst neben der Nettokreditverschuldung auch die Nettopensionsverpflichtungen, wobei in die Berechnung der Nettokreditverschuldung die 2015 begebene Hybridanleihe nur zur Hälfte einbezogen wird.

Die Bilanzrelationen in Bezug auf das Eigen- und das Fremdkapital betragen zum 31. Dezember 2024 und 2023:

T136 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

	31.12.2024		31.12.2023	
	in Mio. €	in % der Bilanzsumme	in Mio. €	in % der Bilanzsumme
Eigenkapital	11.594	24,64	9.709	21,42
Fremdkapital	35.458	75,36	35.612	78,58
Gesamtkapital	47.052	100,0	45.321	100,0

Im Geschäftsjahr 2024 stieg die Eigenkapitalquote vor allem aufgrund des positiven Konzernergebnisses um 3,22 Prozentpunkte auf 24,64 %.

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

34. Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezählten Wandelanleihe. Die übrigen Rücklagen entfallen auf andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2024 wie folgt entwickelt:

**T137 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE
(OTHER COMPREHENSIVE INCOME)**

in Mio. €	2024	2023
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	35	270
Gewinne/Verluste der Periode	32	92
Erfolgswirksame Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	3	178
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	19	18
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	1	5
Gewinne/Verluste der Periode	20	23
Erfolgswirksame Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-	-
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	1.048	-234
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	-79	-131
Gewinne/Verluste der Periode	975	-300
Erfolgswirksame Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-6	-65
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen	13	-7
Gewinne/Verluste der Periode - reklassifizierbar	13	-7
Gewinne/Verluste der Periode - nicht reklassifizierbar	-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	177	-665
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	3	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	-4	8
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-170	389
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	1.043	-347

T138 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2024			2023		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	35	-	35	270	-	270
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	19	-3	16	18	-10	8
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	1	-	1	5	-	5
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge Reserve	1.048	-259	789	-234	58	-176
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	-79	19	-60	-131	31	-100
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der at-equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	13	-	13	-7	-	-7
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	177	67	244	-665	310	-355
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	3	-	3	-	-	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	-4	6	2	8	-	8
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)	1.213	-170	1.043	-736	389	-347

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist Tabelle [T088 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals](#) 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, Langlebighkeitsrisiko 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

In den Jahren 2015 bis 2017 wurde für alle Beschäftigungsgruppen die Umstellung der leistungsorientierten Pläne auf beitragsorientierte Leistungspläne mit garantiertem Beitragserhalt während der Anwartschaftszeit abgeschlossen. Für die einzelnen Beschäftigungsgruppen (Boden, Cockpit, Kabine) gelten im Einzelnen unterschiedliche Detailregelungen und abweichende Umstellungszeitpunkte, wobei die bis zum jeweiligen Umstellungszeitpunkt unter den Vorgängersystemen erworbenen Anwartschaften grundsätzlich in der Altersversorgung unverändert fortge-

führt werden. Das System sieht vor, dass für jede Mitarbeiterin und jeden Mitarbeiter ein Beitragskonto geführt wird, auf dem durch die beschäftigende Gesellschaft laufend von der Gehaltshöhe abhängige Beiträge gutgeschrieben werden. Der Wert des Beitragskontos hängt von der Kursentwicklung speziell dafür eingerichteter Altersklassen-Fonds ab, in denen die Beiträge grundsätzlich gleichlautend ausfinanziert werden. Die Gesellschaft sichert für diese Versorgungskonten im Falle von Boden- und Kabinen-Beschäftigten den Erhalt der eingezahlten Beiträge beziehungsweise für Cockpit-Beschäftigte eine Mindestverzinsung in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 1 % pro Jahr) zu. Darüber hinaus können Mitarbeitende Eigenbeiträge auf das Beitragskonto einbringen. Im Versorgungsfall wird das angesammelte Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet. Optional besteht für alle drei Berufsgruppen auch die Möglichkeit, sich das Versorgungsguthaben in einer Summe oder in Raten auszahlen zu lassen.

Für Mitarbeitende im Cockpit besteht neben der Altersversorgung auch eine Übergangsvorsorge, die den Zeitraum von der Beendigung des aktiven fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen beziehungsweise betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung in der Übergangsvorsorge hängt von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltsplan). Während des Bezugs der Übergangsvorsorge werden den Beitragskonten für die Altersversorgung weiterhin Beiträge gutgeschrieben. Seit dem Jahr 2021 liegt das vorgesehene durchschnittliche Ausscheidealter für Pilotinnen und Piloten bei 60 Jahren.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpitmitarbeitende wird in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Vermögens angesetzt, soweit das Vermögen den zugesagten Mindestbetrag überschreitet, andernfalls mit den angesammelten garantierten Beiträgen abgezinst vom Versorgungseintrittsdatum auf den Bewertungsstichtag. Planvermögen und Versorgungsverpflichtung werden saldiert dargestellt. Der Dienstzeitaufwand ergibt sich aus den auf den Beitragskonten gutgeschriebenen Arbeitgeberbeiträgen.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsvorsorge erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

Zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen und zur Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen werden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhanderschaft (CTA) eingesetzt.

Der Lufthansa Pension Trust e.V. ist als der wesentliche Vermögenstreuhänder für die Absicherung der weiterhin klassischen leistungsorientierten Plankomponenten 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. Das Treuhandvermögen wird 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 weiterhin leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung mit der gleichen Anlagestrategie investiert.

Auch das Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen aus den beitragsorientierten Leistungsplänen wird im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements durch die Deutsche Treuinvest Stiftung als Treuhänder verwaltet. Das Kapital wird in sogenannten Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter der Mitarbeiterin/des Mitarbeiters wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreichere und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft hat einen Anlageausschuss eingesetzt, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel

der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht. Die im Geschäftsjahr ermittelten Altersversorgungsbeiträge der Mitarbeitenden wurden vollständig in das Planvermögen dotiert. Aus den Planvermögen für die deutschen Versorgungsverpflichtungen wurden für geleistete Rentenzahlungen des aktuellen Geschäftsjahres insgesamt 325 Mio. EUR (Vorjahr: 420 Mio. EUR) entnommen.

Schweiz

Die Pensionsverpflichtungen in der Schweiz beruhen zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Die Begünstigten können zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt in der Regel zwischen 58 und 65 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht der Pensionskassenexpertinnen und -experten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

Österreich

Für Mitarbeitende der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder sowie Pensionsbezieherinnen und -bezieher. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Infolge einer kollektivvertraglichen und einer gesetzlichen Änderung im Jahr 2023 sind die Leistungen der Pensionskasse zukünftig nur noch vom Anlageerfolg der Pensionskasse abhängig. In diesem Zusammenhang hat sich die Austrian Airlines AG zu einem finalen Beitrag an die Pensionskasse verpflichtet, der in Raten bis 2033 zu zahlen ist. Davon standen zum Stichtag noch Zahlungen mit einem Barwert von 32 Mio. EUR aus. Die Pensionsverpflichtung und das zugehörige Planvermögen werden mit Zahlung der letzten Rate ausgebucht.



Des Weiteren bestehen Ansprüche auf Abfindungszahlungen bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfertigung).

USA und weitere Länder

Für weitere Mitarbeitende im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen für Altersversorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert. In den vom Volumen her umfangreichsten Versorgungsplänen in den USA und in Großbritannien können keine neuen Ansprüche mehr erworben werden.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T139 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

in Mio. €	31.12.2024				31.12.2023			
	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
Deutschland – Altersversorgung	14.184	-13.269	-	915	13.445	-12.333	-	1.112
Deutschland – Übergangsvorsorge	1.588	-14	-	1.574	1.491	-20	-	1.471
Schweiz	4.354	-4.510	110	-46	4.064	-4.217	105	-48
Österreich	292	-184	-	108	286	-170	-	116
USA	104	-117	-	-13	106	-116	-	-10
Andere Länder	340	-302	-	38	345	-303	-	42
Bilanzwerte	20.862	-18.396	110	2.576	19.737	-17.159	105	2.683
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	2.692	-	-	-	2.895
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	-	-	-	-	12	-4	-	8
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	116	-	-	-	220

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:

T140 AUFTEILUNG DER LEISTUNGSORIENTIERTEN ZUSAGEN

in Mio. €	2024	2023
Aktive Beschäftigte	12.074	11.237
Unverfallbar ausgeschiedene Beschäftigte	2.082	2.027
Rentnerinnen und Rentner	6.706	6.473
	20.862	19.737

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2024 16 Jahre (Vorjahr: 16 Jahre).

Die Entwicklung zwischen dem Eröffnungssaldo und dem Schlussaldo der Pensionsverpflichtung, des Planvermögens und der Pensionsrückstellung stellt sich wie folgt dar:



T141 VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMENDE

	2024					2023				
	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Summe	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Summe	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
in Mio. €										
Anfangsbestand 1. Januar	19.737	-17.159	2.578	105	2.683	17.390	-15.957	1.433	560	1.993
Laufender Dienstzeitaufwand	535	-	535	-	535	452	-	452	-	452
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Effekte aus Kürzungen	22	-	22	-	22	24	-	24	-	24
Zinsaufwand/Zinserträge	619	-525	94	1	95	665	-599	66	12	78
Im Gewinn und Verlust erfasster Gesamtbetrag	1.176	-525	651	1	652	1.141	-599	542	12	554
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung finanzieller Annahmen	198	-	198	-	198	1.431	-	1.431	-	1.431
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung demografischer Annahmen	4	-	4	-	4	-12	-	-12	-	-12
Gewinne/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	296	-	296	-	296	231	-	231	-	231
Wertentwicklung des Planvermögens abzüglich der in den Zinsen erfassten Beträge	-	-680	-680	5	-675	-	-509	-509	-479	-988
Im sonstigen Ergebnis erfasster Gesamtbetrag	498	-680	-182	5	-177	1.650	-509	1.141	-479	662
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmende	168	-168	-	-	-	160	-157	3	-	3
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	-	-417	-417	-	-417	-	-476	-476	-	-476
Rentenzahlungen	-669	518	-151	-	-151	-662	630	-32	-	-32
Abgeltungszahlungen	-3	1	-2	-	-2	-	-	-	-	-
In der Konzern-Kapitalflussrechnung erfasster Gesamtbetrag	-504	-66	-570	-	-570	-502	-3	-505	-	-505
Währungsdifferenzen	-34	32	-2	-1	-3	226	-240	-14	12	-2
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-12	4	-8	-	-8	-169	147	-22	-	-22
Sonstiges/Umbuchungen	1	-2	-1	-	-1	1	2	3	-	3
Endstand 31. Dezember	20.862	-18.396	2.466	110	2.576	19.737	-17.159	2.578	105	2.683
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	-	2.692	-	-	-	-	2.895
davon Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	-	-	-	-	292	-	-	-	-	263
davon unter den Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	-	-	-	-	-	12	-4	8	-	8
davon aktive Überhänge des Planvermögens über die Pensionsverpflichtung	-	-	-	-	116	-	-	-	-	220

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 nachträglichen Leistungserhöhungen im Zusammenhang mit Aufhebungsvereinbarungen in Deutschland.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten vor allem Verluste aus dem gegenüber Vorjahr gesunkenen Abzinsungssatz in der Schweiz. Kursbedingte Anpassungen bei den kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen sowie Annahmeabweichungen zu Vergütungs- und Bestandsentwicklungen im Cockpit-Bereich haben zu den erfahrungsbedingten Verlusten auf der Verpflichtungsseite geführt.

Das Planvermögen erzielte im Geschäftsjahr 2024 einen Wertzuwachs von 1.205 Mio. EUR (Vorjahr: Wertzuwachs von 1.108 Mio. EUR). Dieser Betrag setzt sich aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen zusammen.

Informationen über Steueransprüche im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen sind in Tabelle [T110 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten](#) zu finden.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T142 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2024	31.12.2023
Zinssatz		
Altersversorgung	3,6	3,6
Übergangsvorsorge	3,6	3,6
Gehaltssteigerung		
Altersversorgung	2,5	2,5
Übergangsvorsorge	2,5	2,5
Rentensteigerung		
Altersversorgung	1,0	1,0
Übergangsvorsorge	1,0	1,0

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften die Heubeck-Richttafeln 2018 G verwendet.

T143 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2024	31.12.2023
Zinssatz		
Österreich	3,6	3,6
Schweiz	1,0	1,4
USA	5,5	5,0
Gehaltssteigerung		
Österreich ¹⁾	2,0	1,8
Schweiz	1,8	1,9
USA	-	-
Rentensteigerung		
Österreich	1,8	-
Schweiz	-	-
USA	-	-

¹⁾ Betrifft im Jahr 2024 nur noch die Abfertigungsleistungen.

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.

T144 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN

	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2024 in Mio. €	Veränderung in %	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2023 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	20.862	-	19.737	-
Zinssatz				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.650	-5,8	18.451	-6,5
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21.933	+ 5,1	20.759	+ 5,2
Gehaltstrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	20.910	+ 0,2	19.767	+ 0,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.817	-0,2	19.684	-0,2
Rententrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.086	+ 1,1	19.929	+ 1,0
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.851	-0,1	19.714	-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 jeder beziehungsweise jedes Begünstigten unterschiedlichen Erhöhung der Lebenserwartung. Dies entspricht in etwa einer Verlängerung der Lebenserwartung um ein Jahr für einen heute 55-jährigen männlichen Mitarbeiter. Eine zehnpromtente Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland und in der Schweiz zum 31. Dezember 2024 um 343 Mio. EUR (Vorjahr: 353 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:

T145 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

	31.12.2024				31.12.2023			
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt		Gesamt		Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt		Gesamt	
	vorhanden in Mio. €	nicht vorhanden in Mio. €	in Mio. €	in %	vorhanden in Mio. €	nicht vorhanden in Mio. €	in Mio. €	in %
Aktien			4.535	24,7			5.919	34,5
Europa	2.529	-			3.377	-		
Andere	2.006	-			2.542	-		
Festverzinsliche Wertpapiere			9.143	49,7			6.454	37,6
Staatsanleihen	2.158	-			1.940	-		
Unternehmensanleihen	6.985	-			4.514	-		
Aktienfonds	203	-	203	1,1	202	-	202	1,2
Rentenfonds	223	-	223	1,2	207	-	207	1,2
Geldmarktanlagen	738	-	738	4,0	984	-	984	5,7
Immobilien			1.421	7,7			1.509	8,8
Direkte Anlagen	-	-			1.059	10		
Indirekte Anlagen	1.096	325			46	394		
Versicherungsverträge	-	130	130	0,7	-	120	120	0,7
Bankguthaben	184	-12	172	0,9	56	60	116	0,7
Sonstige Anlagen ¹⁾	491	1.340	1.831	10,0	561	1.087	1.648	9,6
Summe	16.613	1.783	18.396	100,0	15.488	1.671	17.159	100,0

¹⁾ In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Rohstoffe, Infrastructure und Private Equity, sowie Sicherungsinstrumente im Zusammenhang mit der LDI-Strategie enthalten.

Das Planvermögen für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, Aktien, Immobilien und flüssigen Mitteln zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Die verantwortlichen Organe innerhalb der Lufthansa Group steuern und überwachen die sich aus der Ausfinanzierung von leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken.

Innerhalb der Lufthansa Group verfolgen die Pläne das Ziel, innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitraums die deutschen und Schweizer Pensionsverpflichtungen durch Deckungsvermögen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Wesentliche Faktoren zur Zielerreichung sind die Performance der Anlagen sowie für die Schweizer Pläne die Ausgestaltung des Beitragssystems und der Verzinsungspolitik.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined-Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von Asset-Liability-Matching-(ALM-)Studien. Um in regelmäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die ALM-Studie periodisch, in der Regel alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einer externen Beraterin/einem externen Berater erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagenmix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden können. Dazu wird im ersten Schritt von der Aktuarin/dem Aktuar eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflichtungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets. Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen hin für die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und die das Anlageziel mit einer hohen Wahrscheinlichkeit erreichen. Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird.

Aufgrund des seit 2022 bestehenden höheren Zinsumfelds stieg der Ausfinanzierungsgrad für die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG auf nahezu 100 % (Vorjahr: nahezu 100 %) an. Zur Stabilisierung des Ausfinanzierungsgrades sind mittlerweile 75 % (Vorjahr: 50 %) des Anlageportfolios einer Liability-Driven-Investment(LDI)-Strategie folgend angelegt.

Im Rahmen der LDI-Strategie werden die Kapitalanlagen so investiert, dass die Anlagenseite das Zinsänderungsrisiko der Pensionsverpflichtungen repliziert. Dadurch werden Schwankungen der Nettopensionsverpflichtungen aufgrund von Zinsänderungen in der Konzernbilanz reduziert. Hierzu werden die Kapitalanlagen im Wesentlichen in festverzinsliche Unternehmensanleihen investiert und durch derivative Zinsswaps die gleiche Zinssensitivität auf Aktiv- und Passivseite hergestellt. Zum 31. Dezember 2024 bestand ein Ziel-Zinssicherungsgrad von rund 75 % (Vorjahr: rund 50 %) für die genannten Pensionsverpflichtungen. Es werden darüber hinaus derivative Finanzinstrumente zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Die Kapitalanlage für die übrigen leistungsorientierten Pläne der übrigen Gesellschaften in Deutschland und der Schweiz ist von dieser Umstellung nicht betroffen.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wurde ebenfalls initial von der Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer ALM-Studie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Dadurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2025 493 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 584 Mio. EUR); in Deutschland entfallen sie nur auf die kapitalmarktorientierte Versorgung.

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T146 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2024	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2023
2025 (Vorjahr: 2024)	769	715
2026 (Vorjahr: 2025)	813	738
2027 (Vorjahr: 2026)	831	778
2028 (Vorjahr: 2027)	876	808
2029 (Vorjahr: 2028)	911	822
2030–2034 (Vorjahr: 2029–2033)	4.324	4.214

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 2024 auf 507 Mio. EUR (Vorjahr: 481 Mio. EUR). Diese entfallen im Wesentlichen auf Beiträge zu gesetzlichen Rentenversicherungen, enthalten aber auch tarifvertragliche oder freiwillige Beiträge zu anderen Versorgungseinrichtungen. Die Zunahme ergab sich vor allem aus gestiegenen Beiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung, insbesondere aufgrund geringerer Kurzarbeit und gesteigener Gehälter.

36. Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T147 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2024			31.12.2023		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	44	19	25	62	47	15
Übrige Personalkosten	187	153	34	199	166	33
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	378	17	361	225	-	225
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	96	77	19	150	95	55
Umweltlastensanierungen	33	29	4	32	28	4
Prozesse	222	30	192	218	35	183
Restrukturierungen/Abfindungen	22	3	19	49	7	42
Überholung Lease-Flugzeuge	552	412	140	401	318	83
Gewährleistungen	62	-	62	72	-	72
Übrige Rückstellungen	251	51	200	232	68	164
Summe	1.847	791	1.056	1.640	764	876

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen ergeben sich aus tarifvertraglichen Vereinbarungen in Deutschland. Die Ermittlung der Verpflichtungen erfolgte im Jahr 2024 mit einem Zinssatz von 3,00 % (Vorjahr: 3,72 %).

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:

T148 FINANZIERUNGSSTAND

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	242	251
Externes Planvermögen	-205	-193
	37	58
davon sonstige Rückstellungen	44	62
davon sonstige Vermögenswerte	7	4

Da die tarifvertraglich vereinbarte Möglichkeit zum Abschluss neuer Altersteilzeitverträge mittlerweile ausgelaufen ist, hat sich die Verpflichtung im Geschäftsjahr nicht mehr erhöht. Rückstellungsreduzierend wirkten Dotierungen in das Planvermögen.

Die Rückstellungen für übrige Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Jubiläumsgratifikationen und sonstige kurzfristige Verpflichtungen.

Die Rückstellungen für die Rückgabeverpflichtung für Emissionszertifikate decken die Einreichungsverpflichtungen im Rahmen der Emissionshandelssysteme ab, denen die Lufthansa Group unterliegt. Den Verpflichtungen stehen Zertifikatsbestände gegenüber, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden [↗ Erläuterung 25](#) und [↗ Erläuterung 28](#). Die Zunahme im Geschäftsjahr beruhte sowohl auf einer verringerten Anzahl kostenfrei zugeteilter Zertifikate als auch auf höheren für das System relevanten Emissionen. Des Weiteren waren erstmals Verpflichtungen aus dem internationalen Emissionsvermeidungs- und Ausgleichssystem CORSIA zu erfassen.

Die Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften betreffen vor allem Wartungsverträge bei der Lufthansa Technik AG, für die die vereinbarten Erlöse die zurechenbaren Aufwendungen nicht decken werden.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse wurden unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen basieren auf abgeschlossenen Aufhebungsvereinbarungen oder angebotenen Vertragsbeendigungen, denen sich der Konzern nicht mehr entziehen kann.

Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen resultieren im Wesentlichen aus Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur dieser Flugzeuge. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme der Anzahl geleaster Flugzeuge.

Im Geschäftsjahr 2024 haben sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T149 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2024

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 01.01.2024	62	199	225	150	32	218	49	401	72	232	1.640
Änderung Konsolidierungskreis	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Währungsdifferenzen	-	-	1	-	-	-1	-	8	-	-	8
Verbrauch	-93	-30	-196	-34	-1	-16	-32	-74	-18	-26	-520
Zuführung/Neubildung	82	39	348	13	1	37	8	209	24	62	823
Zinseffekte	1	4	-	3	1	-	-	9	-	2	20
Auflösung	-	-6	-1	-35	-	-16	-3	-1	-16	-26	-104
Umgliederungen	-8	-27	1	-1	-	-	-	-	-	7	-28
Stand 31.12.2024	44	187	378	96	33	222	22	552	62	251	1.847

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T149 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2023

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 01.01.2023	103	196	125	161	39	243	125	310	81	246	1.629
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	1	1	-	-	-	-	-2	-	1	1
Verbrauch	-84	-26	-116	-32	-1	-22	-51	-38	-19	-28	-417
Zuführung/Neubildung	88	44	216	67	-	31	3	144	22	64	679
Zinseffekte	-	2	-	2	-	-	1	2	-	1	8
Auflösung	-1	-5	-1	-47	-6	-31	-10	-15	-12	-18	-146
Umgliederungen	-44	-13	-	-1	-	-3	-19	-	-	-34	-114
Stand 31.12.2023	62	199	225	150	32	218	49	401	72	232	1.640

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

T150 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	Stand 2024				Stand 2023			
	2026	2027	2028	2029 und Folgejahre	2025	2026	2027	2028 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	16	16	13	41	19	20	17	53
Umweltlastensanierungen	3	3	3	20	3	3	3	19
Restrukturierungen/Abfindungen	2	1	-	-	4	2	1	-
Überholung Lease-Flugzeuge	148	43	38	206	93	122	24	91
Übrige Rückstellungen	22	27	27	28	35	17	18	36

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 T151 Finanzschulden zu entnehmen.

T151 FINANZSCHULDEN

in Mio. €	31.12.2024			31.12.2023		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	6.969	5.450	1.519	6.224	5.084	1.140
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	421	298	123	1.164	404	760
Leasingverbindlichkeiten	2.887	2.376	511	2.568	2.149	419
Sonstige Darlehen	3.946	3.289	657	3.987	3.418	569
	14.223	11.413	2.810	13.943	11.055	2.888

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 5,75 Mrd. EUR, Zinssätzen zwischen 2,875 % und 4,125 % sowie Fälligkeiten zwischen Februar 2025 und September 2032 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 und kann in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Wandlungspreis von 8,82 EUR gewandelt werden. Der nicht gewandelte Teil der Anleihe ist am 17. November 2025 zum Nennwert zur Tilgung fällig. Die Hybridanleihe hat ein Volumen von 500 Mio. EUR, eine Laufzeit bis August 2075 und eine Verzinsung von 4,382 %. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal zum 12. Februar 2026.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfielen 395 Mio. EUR auf Schuldscheindarlehen. Ein Schuldscheindarlehen mit einem Buchwert von 53 Mio. EUR war mit einem Flugzeug besichert.

Die Leasingverbindlichkeiten entsprechen dem Barwert der verbleibenden Zahlungsverpflichtungen aus kontrahierten Leasingverträgen. Zu weiteren Details zu den abgeschlossenen Verträgen [↗ Erläuterung 22](#).

Die Leasingverbindlichkeiten der Lufthansa Group weisen nachfolgend dargestellte Fälligkeiten auf. Die Angaben basieren auf vertraglichen, undiskontierten Zahlungen.

T152 FÄLLIGKEITSANALYSE VON LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Im 1. Quartal	143	122
Bis 1 Jahr ¹⁾	396	333
1 - 5 Jahre	1.662	1.374
Später	1.264	1.345

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Unter den sonstigen Darlehen entfielen 3.798 Mio. EUR (Vorjahr: 3.802 Mio. EUR) auf strukturierte Leasinggesellschaften und sonstige Flugzeugfinanzierungsmodelle ([↗ Erläuterung 19](#)). Dieser Betrag war mit den jeweils finanzierten Flugzeugen besichert. Im Jahr 2024 wurden drei weitere Flugzeuge auf diesem Weg refinanziert.

Sowohl im Geschäftsjahr 2024 als auch im Geschäftsjahr 2023 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden. Kennzahlenabhängige Auflagen bestehen nicht.

38. Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T153 LANGFRISTIGE VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	8	26
	8	26

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 nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

T154 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHTFINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Erhaltene Anzahlungen	2	2
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	19	26
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	22	39
	43	67

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind öffentliche Investitionszuschüsse und -zulagen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) enthalten, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in den Folgejahren aufgelöst werden.

In den sonstigen nichtfinanziellen Verbindlichkeiten sind die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen für Vorstand und Führungskräfte sowie für außertariflich Mitarbeitende enthalten.

Für den Vorstand gilt seit 2020 ein variables Vergütungssystem, bei dem sich die Performance zu 85 % an finanziellen und zu 15 % an Nachhaltigkeitsparametern bemisst. Als finanzielle Ziele dienen zu gleichen Teilen (je 42,5 %) der relative Total Shareholder Return (TSR) der Lufthansa Aktie im Vergleich zum DAX sowie der durchschnittliche bereinigte Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) beziehungsweise Adjusted EBIT während der Performanceperiode. Die Performanceperiode beträgt vier Jahre. Für die TSR-Komponente werden in der Performanceperiode die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie die letzten 60 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode herangezogen. Die Performance aller Unternehmen im DAX, die zu Beginn und am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind, wird in eine Rangfolge gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung für das durchschnittliche Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE für die vierjährige Performanceperiode mit einem im Gewährungsjahr festgelegten strategischen Zielwert, der als unterer Schwellenwert die Deckung der Kapitalkosten (WACC) vorsieht. Die Nachhaltigkeitsparameter werden für die jeweilige Performanceperiode vom Aufsichtsrat festgelegt. Für das Jahr 2021 wurde abweichend davon das TSR-Performanceziel durch das Ziel „Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen“ ersetzt. Seit dem Programm 2023 wurde die Gewichtung der Performance neu verteilt. Sie bemisst sich zu 30 % an dem relativen TSR der Lufthansa Aktie im Vergleich zum Branchenindex NYSE Arca Global Airline Index, zu 50 % an dem Adjusted ROCE und zu 20 % an Nachhaltigkeitsparametern.

Für die nicht marktabhängigen Erfolgsziele wurde im Rahmen der Bewertung für 2022 eine erwartete Zielerreichung von 200 % für den Adjusted ROCE und 0 % für den Nachhaltigkeitsparameter, für 2023 eine erwartete Zielerreichung von 63,55 % für den Adjusted ROCE und 0 % für den Nachhaltigkeitsparameter und für 2024 eine erwartete Zielerreichung von 27,93 % für den Adjusted ROCE und 200 % für den Nachhaltigkeitsparameter angenommen. Zu Beginn der jeweiligen Performanceperiode werden eine Anzahl virtueller Aktien zugeteilt, die sich aus der Division des individuellen Zielbetrags der mehrjährigen variablen Vergütung durch den durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der jeweiligen Performanceperiode ergibt. Die Auszahlung wird aus dem Zielerreichungsgrad für dieses Erfolgsziel multipliziert mit der Anzahl virtueller Aktien zu Beginn der Performanceperiode und dem durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der letzten 60 Handelstage vor Ablauf des letzten Jahres der jeweiligen Performanceperiode berechnet.

Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren die Deutsche Lufthansa AG und weitere in das Programm einbezogene Konzerngesellschaften Führungskräften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 %. Die gewährten Optionspakete 2021 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programm-

ende erhalten die Teilnehmenden bei Werthaltigkeit eine Barzahlung. Für die Gruppe der Führungskräfte wurde letztmals im Jahr 2022 nachträglich das Programm 2021 aufgelegt.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft. Aus der Outperformance-Option erhält die Inhaberin/der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung ab Erreichen der festgelegten Hürde von 1 %. Bei einer Outperformance von mehr als 20 % ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Die Performance-Option ist an die absolute Entwicklung des Kurses der Lufthansa Aktie gebunden. Die Auszahlung beginnt bei einer absoluten Performance von 20 %, der maximale Auszahlungsbetrag wird bei einer Performance von 35 % erreicht.

Die Berechnung der Performance und der Outperformance erfolgt nach dem TSR-Prinzip.

Die Laufzeit der Programme beträgt normalerweise vier Jahre. Abweichend davon wurde die Programmlaufzeit für das Programm Führungskräfte 2021 auf dreieinhalb Jahre leicht verkürzt. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

Aufgrund der Regelungen im Stabilisierungsvertrag mit dem WSF wurde das Führungskräfteprogramm 2021 nur mit Eigeneinbringung von Aktien angeboten. Mit Beendigung des WSF wurden Ende 2022 die Abschläge an die Mitarbeitenden ausgezahlt.

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2020 erfolgte keine Auszahlung (Vorjahr: 20,4 Mio. EUR). Insgesamt halten Teilnehmende des Programms 2021 zum aktuellen Stichtag 1.119.055 Aktien (Vorjahr: 1.814.713 Aktien).

Seit dem Geschäftsjahr 2023 werden den Führungskräften und seit dem Geschäftsjahr 2024 auch den außertariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Deutschen Lufthansa AG und von weiteren konsolidierten und nicht konsolidierten Konzerngesellschaften ein neues mehrjähriges Incentive-Programm in Form einer aktienbasierten Vergütung gewährt, das das bisherige Programm ablöst. Die Zielerreichung ist zu 50 % an den Adjusted ROCE gekoppelt. Weitere 30 % sind an die relative Aktienrendite der Deutschen Lufthansa AG im Vergleich zur Entwicklung der Aktienrendite nach Maßgabe des Branchenindex NYSE Arca Global Airline Index (TSR-Ziel) gebunden. Die verbleibenden 20 % des Zielbetrags sind an Nachhaltigkeitsziele hinsichtlich der Reduktion des CO₂-Ausstoßes geknüpft. Die Bandbreite der Zielerreichung der einzelnen Leistungskriterien reicht von 0 % bis 200 %. Der Erdienungszeitraum beginnt jeweils am 1. Januar des Programmjahres und beträgt jeweils drei Jahre. Ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien als Voraussetzung zur Teilnahme ist mit diesem Programm nicht mehr verbunden. Berechtigte Teilnehmende sind automatisch einbezogen. Es ist geplant, dass die Auszahlung eines potenziellen



Bonus jeweils zur Hälfte in bar und in Lufthansa Aktien erfolgt. Dementsprechend wird der beizulegende Zeitwert der Aktienkomponente im Eigenkapital ausgewiesen und initial zum Gewährungszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Barkomponente mit einem Betrag von 7,5 Mio. EUR (Vorjahr: 6,2 Mio. EUR), die ebenfalls Bestandteil der sonstigen nichtfinanziellen Verpflichtungen ist, wurde auf Basis des beizulegenden Zeitwerts am Bilanzstichtag bestimmt und erhöht den Personalaufwand entsprechend um 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 6,2 Mio. EUR).

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2024 und 2023 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T155 ENTWICKLUNG DES BESTANDS AN OPTIONEN UND VIRTUELLEN AKTIEN

	2024			2023		
	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien/Optionsrechte	Barausgleich in Tsd. €	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien	Barausgleich in Tsd. €
Ausstehend zum 01.01.	3.947	5.639.521	-	10.796	2.612.518	-
Gewährt	-	2.743.840	-	-	3.027.003	-
Ausgelaufen bzw. verfallen	2.214	1.581.593	-	988	-	-
Ausgeübt	-	571.106	1.054	5.861	-	20.401
Ausstehend zum 31.12.	1.733	6.230.662	-	3.947	5.639.521	-

Die beizulegenden Zeitwerte der Optionen beziehungsweise virtuellen Aktien/Optionsrechte der laufenden Aktienprogramme wurden mit Hilfe von Monte-Carlo-Simulationen ermittelt. Hierbei werden die zukünftigen Renditen der Aktien des Vergleichsindex sowie der Deutschen Lufthansa AG simuliert und der Wert der Optionen beziehungsweise virtuellen Aktien/Optionsrechte als zu erwartender Ausschüttungsbetrag ermittelt.

Insgesamt wurden folgende beizulegende Werte ermittelt:

T156 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2024

	Anzahl Optionen/virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/virtuelle Aktie in EUR	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt in EUR
Vorstand				
Virtuelle Aktien 2021	818.412	11,50	100 %	9.388.691
Virtuelle Aktien 2022	927.143	8,39	100 %	7.778.730
Virtuelle Aktien 2023	714.135	3,20	100 %	2.285.232
Virtuelle Aktien 2024	908.570	4,38	100 %	3.979.537
Führungskräfte				
Optionen 2021	1.733	1.292	79 %	1.770.401
Optionsrechte 2023	1.027.132	8,18	67 %	5.601.295
Optionsrechte 2024	1.375.739	6,71	33 %	6.205.700
Außertarifliche Mitarbeiter				
Optionsrechte 2024	459.531	6,71	33 %	2.076.739
Summe Optionen und virtuelle Aktien	6.232.395			39.086.325
davon Optionen	1.733			
davon virtuelle Aktien	3.368.260			
davon Optionsrechte	2.862.402			

T156 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2023

	Anzahl Optio- nen/virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/virtuelle Aktie in EUR	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt in EUR
Vorstand				
Virtuelle Aktien 2020	571.106	5,11	90 %	2.636.592
Virtuelle Aktien 2021	957.126	12,00	100 %	11.485.512
Virtuelle Aktien 2022	1.084.286	8,78	100 %	9.520.031
Virtuelle Aktien 2023	863.873	8,92	100 %	7.705.747
Führungskräfte				
Optionen 2020	2.140	4.422	77 %	7.286.572
Optionen 2021	1.807	4.692	51 %	4.324.006
Optionsrechte 2023	2.163.130	7,77	33 %	5.602.507
Summe Optionen und virtuelle Aktien	5.643.468			48.560.967
davon Optionen	3.947			
davon virtuelle Aktien	3.476.391			
davon Optionsrechte	2.163.130			

Der beizulegende Zeitwert der Aktienzusagen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente für die Programme 2023 und 2024 betrug 13,9 Mio. EUR (Vorjahr: 5,6 Mio. EUR) und wurde auf Basis eines Bewertungsmodells ermittelt. In dieses Modell wurde zum Gewährungszeitpunkt die Lufthansa Aktie mit einer erwarteten gewichteten Volatilität von 43 % für 2023 und 37 % für 2024 und einem Kurs von 8,94 EUR für 2023 und 7,23 EUR für 2024 je Lufthansa Aktie berücksichtigt. Die erwartete Volatilität wurde aus historischen Volatilitäten abgeleitet. Im Modell wurde ein risikoloser Zinssatz von 2,96 % für 2023 und 2,60 % für 2024 verwendet. Annahmen zu Korrelationen zwischen dem Lufthansa Aktienkurs und der Entwicklung des NYSE Arca Global Airline Index wurden auf Basis historischer Kurs- und Indexentwicklungen bestimmt.

Im Rahmen der Bilanzierung der Verbindlichkeit aus der Bewertung der Optionen wird eine Fluktuation der Mitarbeitenden in Höhe von 6,69 % berücksichtigt, sodass die bilanzierte Verbindlichkeit unterhalb des berechneten Zeitwerts liegt. Aus der Bewertung der Optionen und virtuellen Aktien ergibt sich somit zum Stichtag eine Verpflichtung in Höhe von 26,3 Mio. EUR (Vorjahr: 41,5 Mio. EUR), wovon 14,1 Mio. EUR (Vorjahr: 33,1 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Die im Geschäftsjahr geleistete Auszahlung für auslaufende virtuelle Aktienoptionen in Höhe von 1,1 Mio. EUR hat die Verbindlichkeit reduziert.

Der Anteil der Zusagen, die durch Eigenkapitalinstrumente ausgeglichen werden sollen, erhöht das Eigenkapital um 8,3 Mio. EUR (Vorjahr: 5,6 Mio. EUR) auf insgesamt 13,9 Mio. EUR. Die Wertänderung der Optionen beziehungsweise virtuellen Aktien/Optionsrechte und die Gewährung weiterer virtueller Aktien/Optionsrechte im Geschäftsjahr führt zu einer Entlastung des Personalaufwands von insgesamt 6,2 Mio. EUR.

In die Monte-Carlo-Simulation (ausgenommen das 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 Vergleichsbasket enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter für den fiktiven Airline-Vergleichsbasket beim Optionspaket 2021 sind in folgender Übersicht zusammengestellt:

T157 REFERENZPREIS

		Optionen 2021
Lufthansa	EUR	6,99
Air France-KLM	EUR	4,10
IAG	GBP	157,32
Ryanair	EUR	16,40
easyJet	GBP	625,16
Turkish Airlines	EUR	1,73
WIZZair	GBP	4.237,54

T158 ERWARTETE VOLATILITÄTEN

in % für:	Optionen 2021 zum 31.12.2024	Optionen 2021 zum 31.12.2023
Lufthansa	26,36	37,15
Air France-KLM	38,85	45,61
IAG	28,52	41,11
Ryanair	31,81	35,82
easyJet	30,96	43,76
Turkish Airlines	31,89	49,13
WIZZair	53,94	59,70
Risikoloser Zinssatz	Optionen 2021: 2,23 % für Eurozone (Vorjahr: 2,81 %) 4,24 % für Großbritannien (Vorjahr: 4,40 %)	
Fluktuation	6,69 % (Vorjahr: 7,22 %)	

Als Zinssatz für die Restlaufzeit der Outperformance-Option wurden jeweils entsprechende Swap-Rates verwendet. Für die Bewertung wurden die maximalen Laufzeiten der Programme berücksichtigt.

Die Bewertung der Zeitwerte für die Programme des Vorstands erfolgt ebenfalls mittels einer Monte-Carlo-Simulation und basiert auf historischen beziehungsweise Marktdaten zum Stichtag der relevanten Peergroup-Unternehmen und für die Programme 2023 und 2024 des NYSE Arca Global Airline Index. Der Ansatz der erwarteten Volatilitäten basiert auf den historischen TSR-Daten. Dabei wurden für die Ermittlung der historischen Volatilitäten grundsätzlich die Kurse der letzten vier Jahre zugrunde gelegt. Bei der Bewertung für das Programm 2022 wurde eine Restlaufzeit von 13 Monaten sowie ein risikoloser Zins in Höhe von 2,21 % berücksichtigt, für das Programm 2023 eine Restlaufzeit von 25 Monaten und ein risikoloser Zins von 1,94 % sowie für das Programm 2024 eine Restlaufzeit von 37 Monaten und ein risikoloser Zins von 1,88 %.

40. Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T159 VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	5.183	4.981
Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen	2.290	2.203
Verbindlichkeiten aus angearbeiteten Technik- und EDV-Leistungen	386	363
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	278	204
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.954	2.770
Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden	8.137	7.751
In der Berichtsperiode erfasste Erlöse	2024	2023
Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten		
Erlöse aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.859	4.250
Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen	466	431
Erlöse Technik- und EDV-Leistungen	137	81
Sonstige	116	139
Summe	4.578	4.901

Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2023 konnten 267 Mio. EUR (Vorjahr: 287 Mio. EUR) nicht realisiert werden, sondern wurden an die Kundinnen und Kunden erstattet. Insgesamt wurden aus den im Jahr 2024 verkauften Tickets Tickets mit einem Gesamtbetrag von 2.366 Mio. EUR (Vorjahr: 1.946 Mio. EUR) erstattet.

Zum 31. Dezember 2024 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen 273 Mrd. Meilen/Punkte (Vorjahr: 261 Mrd. Meilen/Punkte) aus Meilenbonusprogrammen zu bewerten. Für die voraussichtlich verfallenden Meilen werden grundsätzlich Pro-rata-Ertragsrealisationen über den allgemeinen Geltungszeitraum von drei Jahren vorgenommen.

Bereits kontrahierte, noch nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Dienstleistungsverträgen betragen unter der Annahme eines vertragsgemäßen Abrufs insgesamt 10,0 Mrd. EUR, wovon 1,9 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 63 % bis 2030 realisiert sein.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2024 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 2024 oder zum 31. Dezember 2023 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 kurzfristiger 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.

41. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

T160 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	76	94
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	1	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	4.395	4.031
	4.472	4.125
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9	4
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	303	312
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	305	627
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	914	837
	1.531	1.780
Summe	6.003	5.905

Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 63 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) dienen als Sicherheit für positive Marktwerte von Derivaten.

Zur Optimierung des Working Capitals und Cashflows sowie zur Stärkung der Lieferantenbeziehungen nimmt die Lufthansa Group an einem Supply-Chain-Finance(SCF)-Programm teil. Das Programm wird von der CRX Markets AG, München, angeboten und die Teilnahme ist für die Lieferanten gebührenfrei. Lieferanten können auf freiwilliger Basis am Programm teilnehmen, um eine vorzeitige Bezahlung ihrer Forderungen von den teilnehmenden Banken mit einem Abschlag zu erhalten. Die Lufthansa Group bezahlt dann die ursprüngliche Rechnung am Fälligkeitsdatum an die Bank. Für die Lufthansa Group entstehen keine zusätzlichen Kosten gegenüber den zwölf teilnehmenden Banken. Zum 31. Dezember 2024 wurde das SCF-Programm von den Konzerngesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, Austrian Airlines AG sowie Swiss International Airlines Ltd. genutzt. Zum Stichtag nahmen 16 Lieferanten mit einem ausstehenden Volumen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 583 Mio. EUR (Vorjahr: 418 Mio. EUR) teil. Zahlungsbedingungen von Verbindlichkeiten im Programm gehen nicht über Zahlungsbedingungen mit Lieferanten hinaus, die nicht am Programm teilnehmen. Die Spanne der Zahlungsfristen im SCF-Programm beläuft sich auf 50 bis 165 Tage und für vergleichbare Rechnungen außerhalb des SCF-Programms auf 0 bis 150 Tage. Alle relevanten vertraglichen Zahlungsbedingungen und Konditionen werden ebenfalls mit Lieferanten außerhalb des Programms auf bilateraler Basis verhandelt, weshalb sich der Charakter der Lieferantenverbindlichkeit durch die Teilnahme am SCF-Programm nicht verändert. Der Ausweis unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bleibt somit erhalten. Entsprechend werden die Zahlungsströme aus diesen Verbindlichkeiten in der Kapitalflussrechnung weiterhin unter den Zahlungsflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit in der Position „Veränderungen Trade Working Capital“ dargestellt.

Daneben nimmt die Lufthansa Group an einem weiteren SCF-Programm teil, das von der cflox GmbH, Hamburg angeboten wird. Dieses Programm ermöglicht es, Zahlungsziele um 90 Tage zu verlängern, ohne dabei Änderungen für Lieferanten auszulösen, da diese weiterhin ihre Zahlungen zum vereinbarten Zeitpunkt erhalten. Hierbei entsteht eine sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit gegenüber dem Zahlungsdienstleister, der die Zahlung für die Lufthansa Group leistet. Der Zahlungsstrom wird somit in der Kapitalflussrechnung weiterhin unter den Zahlungsflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit in der Position „Veränderungen Trade Working Capital“ dargestellt. Zum 31. Dezember 2024 wurde dieses Programm von der Deutschen Lufthansa AG genutzt. Zum Stichtag bestehen in diesem Zusammenhang sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten in Höhe von 258 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR), die ursprünglich auf sechs Lieferanten entfielen.

42. Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

T161 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHTFINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	281	355
Abgegrenzte Aufwendungen für Urlaub, Gleit- und Mehrarbeitszeit	290	262
Erhaltene Anzahlungen	18	14
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	45	45
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	75	46
	709	722

Die sonstigen nichtfinanziellen Verbindlichkeiten enthalten den kurzfristigen Anteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen ([↗ Erläuterung 39](#)).



ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

43. Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Zum 31. Dezember 2024 war die Lufthansa Group in drei berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur. Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale der jeweiligen Fluggesellschaften wie Netz- und Vertriebsstrukturen, Kundinnen und Kunden sowie Dienstleistungen wurden die Aktivitäten jeweils zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Das Segment Passagier-Airlines besteht aus den Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Weiterhin beinhaltet dieses Segment die Fluggesellschaften Eurowings inklusive der Beteiligung an SunExpress, Discover Airlines und Edelweiss Air sowie die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht [↗ Geschäftsfeld Passagier-Airlines](#) dargestellt.

Das Segment Logistik umfasst die Aktivitäten im Frachtlinienluftverkehr durch die Lufthansa Cargo-Gruppe. Lufthansa Cargo ist die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge und firmiert als Lufthansa Technik Gruppe.

Die Geschäftsaktivitäten des ehemaligen Segments Catering wurden im Oktober 2023 veräußert. Im Geschäftsjahr ist daher das Geschäftsfeld weggefallen. Im Vorjahr waren die Segmentinformationen für die als aufgegebenen Geschäftsbereich klassifizierte Geschäftstätigkeit noch separater Bestandteil der Segmentberichterstattung. Aufgrund des Verkaufs im Vorjahr wurden die Vorjahresvergleichszahlen entsprechend angepasst und die vormals unter Catering aufgeführten Finanzdaten in der Überleitungsspalte verrechnet.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in Tabelle [↗ T162](#), in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ dargestellt. Darunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus-Gruppe bis zu ihrem Verkauf im Juli 2024, der Lufthansa Systems-Gruppe, der Lufthansa Aviation Training-Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

Erläuterungen zu den Segmentdaten und der internen Steuerung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in [↗ Erläuterung 2](#) beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Lufthansa Group misst den Erfolg ihrer Segmente anhand der beiden Segmentergebnisgrößen EBIT beziehungsweise Adjusted EBIT. Die Steuerungsgröße EBIT setzt sich aus dem betrieblichen IFRS-Ergebnis und dem Beteiligungsergebnis zusammen. Das Adjusted EBIT ergibt sich durch Korrektur des EBIT um Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (Plananpassungen und Planabgeltungen), Aufwendungen für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen, wesentliche außerordentliche, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit herrührende Rechtskosten, wesentliche Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen sowie um wesentliche sonstige Aufwendungen, die auf außerordentlichen, externen Ereignissen beruhen.

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen [↗ Erläuterung 3](#).

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Ergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente, liquide Mittel und latente Steuerposten, vermindert um nicht zinstragende Schulden.

In der Überleitungsspalte sind die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte ebenso enthalten wie die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben. Die eliminierten Umsätze der Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

Die Beträge in der Überleitungsspalte zum Konzern-EBIT beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.



T162 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2024

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzern- funktionen	Überleitung		Konzern ⁵⁾
						Nicht zugeordnet	Konsolidierung	
Außenumsätze	28.905	3.213	5.036	37.154	427	-	-	37.581
davon Verkehrserlöse	27.869	3.054	-	30.923	1	515	-	31.439
Konzerninnenumsätze	785	50	2.405	3.240	518	-	-3.758	-
Umsatzerlöse	29.690	3.263	7.441	40.394	945	-	-3.758	37.581
Übrige operative Erträge	992	93	477	1.562	2.285	-	-886	2.961
Operative Erträge	30.682	3.356	7.918	41.956	3.230	-	-4.644	40.542
Operative Aufwendungen	29.722	3.147	7.292	40.161	3.465	-	-4.529	39.097
davon Materialaufwand	17.761	2.241	4.525	24.527	450	-	-2.584	22.393
davon Personalaufwand	5.997	443	1.700	8.140	854	-	-2	8.992
davon Abschreibungen	1.836	198	155	2.189	104	-	44	2.337
davon sonstige Aufwendungen	4.128	265	912	5.305	2.057	-	-1.987	5.375
Beteiligungsergebnis¹⁾	86	42	9	137	62	-	1	200
davon Ergebnis Equity-Bewertung	88	8	-11	85	12	-	-	97
Adjusted EBIT²⁾	1.046	251	635	1.932	-173	-	-114	1.645
Überleitungspositionen	70	1	-51	20	65	-	1	86
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-11	-	-27	-38	-	-	-	-38
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-17	-1	-9	-27	-18	-	1	-44
Ergebnis Anlagenabgang	94	-	1	95	96	-	1	192
Sonstige Überleitungspositionen	4	2	-16	-10	-13	-	-1	-24
EBIT	1.116	252	584	1.952	-108	-	-113	1.731
Übriges Finanzergebnis								-155
Ergebnis vor Ertragsteuern								1.576
Gebundenes Kapital ³⁾	9.823	2.271	4.650	16.744	1.334	-	-241	17.837
davon aus Equity-Beteiligungen	386	44	163	593	4	-	-	597
Segmentinvestitionen ⁴⁾	3.275	149	206	3.630	169	-	20	3.819
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	22	22	-	-	-	22
Mitarbeitende zum Stichtag	65.172	4.261	24.499	93.932	7.777	-	-	101.709
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	63.952	4.223	23.789	91.964	8.326	-	-	100.290

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf at-equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T022 im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten) sowie abzüglich der liquiden Mittel.

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

⁵⁾ Werte zeigen fortgeführte Geschäftsbereiche.

T162 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2023 (Fortsetzung)

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzern- funktionen	Überleitung		Konzern ⁶⁾
						Nicht zugeordnet	Konsolidierung	
Außenumsätze	27.632	2.927	4.389	34.948	484	-	10	35.442
davon Verkehrserlöse	26.701	2.775	-	29.476	-	450	-	29.926
Konzerninnenumsätze	705	50	2.158	2.913	436	-	-3.349	-
Umsatzerlöse	28.337	2.977	6.547	37.861	920	-	-3.339	35.442
Übrige operative Erträge	1.306	113	481	1.900	2.325	-	-1.238	2.987
Operative Erträge	29.643	3.090	7.028	39.761	3.245	-	-4.577	38.429
Operative Aufwendungen	27.730	2.933	6.383	37.046	3.499	-	-4.585	35.960
davon Materialaufwand	16.687	2.063	3.844	22.594	428	-	-2.659	20.363
davon Personalaufwand	5.426	419	1.559	7.404	906	-	-	8.310
davon Abschreibungen	1.725	182	157	2.064	113	-	51	2.228
davon sonstige Aufwendungen	3.892	269	823	4.984	2.052	-	-1.977	5.059
Beteiligungsergebnis¹⁾	120	62	-17	165	48	-	-	213
davon Ergebnis Equity-Bewertung	125	11	-24	112	9	-	-	121
Adjusted EBIT²⁾	2.033	219	628	2.880	-206	-	8	2.682
Überleitungspositionen	31	-5	-	26	-46	-	7	-13
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-38	-	1	-37	-4	-	2	-39
Pensionssondereffekte & Restrukturierung ⁵⁾	-19	-4	-2	-25	-8	-	-1	-34
Ergebnis Anlagenabgang	81	-2	12	91	4	-	6	101
Sonstige Überleitungspositionen	7	1	-11	-3	-38	-	-	-41
EBIT	2.064	214	628	2.906	-252	-	15	2.669
Übriges Finanzergebnis								-352
Ergebnis vor Ertragsteuern								2.317
Gebundenes Kapital ³⁾	8.530	2.335	4.056	14.921	1.410	-	-131	16.200
davon aus Equity-Beteiligungen	256	43	150	449	29	-	-13	465
Segmentinvestitionen ⁴⁾	3.095	191	137	3.423	65	-	121	3.609
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	19	19	-	-	-	19
Mitarbeitende zum Stichtag	60.924	4.152	22.870	87.946	8.681	50 ⁷⁾		96.677
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	59.331	4.122	21.925	85.378	8.411	16.475 ⁷⁾		110.264

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf at-equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T022 im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten) sowie abzüglich der liquiden Mittel.

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

⁵⁾ Werte aufgrund der Veräußerung des Segments Catering im Jahr 2023 angepasst. Konsolidierungsspalte exklusive Eliminierung aufgebener Geschäftsbereiche. Spalte Summe berichtspflichtiger operativer Segmente ohne Segment Catering.

⁶⁾ Konzernspalte enthält nur fortgeführte Geschäftsbereiche.

⁷⁾ Werte betreffen das Segment Catering, das aufgrund der Veräußerung im Jahr 2023 nicht mehr separat in der Tabelle ausgewiesen wird.

Erläuterungen zu den geografischen Gebieten 2024

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die geografischen Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, und die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts zugeordnet. Die Zuordnung der anderen Betriebserlöse zu den einzelnen Regionen erfolgt nach geografischem Sitz der Kundin beziehungsweise des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Die Lufthansa Group steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für die Lufthansa Group nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Passagier-Airlines und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten findet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T163 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN

in Mio. €	2024							2023						
	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse	20.884	5.743	616	3.216	433	547	31.439	20.173	5.482	612	2.694	450	515	29.926
Andere Betriebserlöse	2.367	1.802	222	1.196	363	192	6.142	2.403	1.511	223	984	270	125	5.516
Langfristige Vermögenswerte ^{1) 2) 3)}	22.816	168	21	115	1	1	23.122	21.455	151	19	102	2	2	21.731
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	3.856	22	2	9	-	-	3.889	3.593	25	3	17	-	-	3.638

¹⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

²⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

³⁾ Einschließlich Nutzungsrechten aus Anwendung IFRS 16.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T164 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN

in Mio. €	2024		2023	
	Deutschland	USA	Deutschland	USA
Verkehrserlöse	9.160	5.070	8.915	4.842
Andere Betriebserlöse	789	1.320	894	1.190
Langfristige Vermögenswerte ¹⁾²⁾	15.665	156	14.956	92
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ²⁾	2.782	16	2.505	15

¹⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeuersatzteile.

²⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2024 und im Vorjahr wurden mit keiner Kundin beziehungsweise 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. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen von 6.698 Mio. EUR (Vorjahr: 6.675 Mio. EUR). Letztere enthalten Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 675 Mio. EUR (Vorjahr: 275 Mio. EUR).

Im Zusammenhang mit der Ausweisänderung für das Non-Poolmaterial wurden die in der folgenden Tabelle dargestellten Vorjahreswerte in der Kapitalflussrechnung angepasst:

T165 VORJAHRESANPASSUNGEN UMGliederung NON-POOLMATERIAL

in Mio. €	2024	2024 bei Fortführung des Ausweises nach alter Methode	2023 angepasst	2023 berichtet
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	111	83	112	80
Veränderung Trade Working Capital	525	582	207	278
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit	3.892	3.863	4.905	4.945
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen	-241	-270	-466	-506
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	-2.392	-2.363	-2.771	-2.811
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	-2.325	-2.296	-2.941	-2.981

Um die Positionen Zinseinnahmen und Zinsausgaben in der Kapitalflussrechnung nicht zu überzeichnen, werden Zinsausgaben mit den Zinseinnahmen aus korrespondierenden Zinssicherungsgeschäften saldiert.

Zusätzliche Informationen zur Kapitalflussrechnung

Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend von dem Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus der Position Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Zahlungsflüsse im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen werden gänzlich im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Diese umfassen auch die erhaltenen Zahlungen aus dem CTA-Planvermögen, die zum Ausgleich geleisteter Rentenzahlungen eingefordert werden können.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

T166 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis aus übrigen Finanzposten	6	8
Wertberichtigung auf Forderungen	63	151
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	-37	-87
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	-296	-360
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	20	24
Summe	-244	-264

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.

Im Geschäftsjahr resultierten aus dem Auslaufen von Repo-Geschäften mit Emissionszertifikaten Mittelabflüsse in Höhe von 200 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR).

Cashflow aus der Investitionstätigkeit (und Geldanlagen)

Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den Investitionen und Desinvestitionen langfristiger Vermögenswerte.

Im Geschäftsjahr wurden im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Geschäften insgesamt 15 Passagierflugzeuge veräußert und wieder zurückgeleast. Aus diesen Transaktionen ergaben sich Zuflüsse von insgesamt 761 Mio. EUR (Vorjahr: Zuflüsse in Höhe von 690 Mio. EUR aus Sale-and-Lease-back-Geschäften).

Darüber hinaus resultierte aus dem Verkauf der AirPlus-Gruppe ein Mittelzufluss in Höhe von 376 Mio. EUR. Hierbei wurden Vermögenswerte in Höhe von 1.510 Mio. EUR (davon 1.439 Mio. EUR kurzfristig und 71 Mio. EUR langfristig) sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 1.155 Mio. EUR (davon 1.137 Mio. EUR kurzfristig und 18 Mio. EUR langfristig) an den Käufer übertragen. Von den Vermögenswerten entfallen 263 Mio. EUR auf Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente.

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält auch Tilgungen und Zinszahlungen für Leasingverbindlichkeiten.

Die Deutsche Lufthansa AG hat im Geschäftsjahr eine Euro-Anleihe mit einem Volumen von 750 Millionen EUR sowie zwei Euro-Anleihen in Höhe von jeweils 500 Millionen EUR begeben, womit zwei auslaufende Euro-Anleihen mit einem Nominalbetrag von jeweils 500 Mio. EUR sowie drei Schuldscheinen über einen Nominalbetrag von insgesamt 750 Mio. EUR refinanziert wurden. Darüber hinaus wurden über Flugzeugfinanzierungen 381 Mio. EUR aufgenommen und 527 Mio. EUR getilgt.

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

T167 FINANZSCHULDEN 2024

in Mio. €	31.12.2023	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2024
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten	Währungs-differenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	11.055	2.115	-	635	209	25	-2.625	-1	11.413
Finanzschulden kurzfristig	2.888	-2.696	-	-	17	26	2.596	-21	2.810
Übrige Finanzschulden ¹⁾	4	61	-	-	1	-	-57	-	9
Gesamtbetrag Finanzschulden	13.947	-520	-	635	227	51	-86	-22	14.232
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte	-93	-63	-	-	-	-	-	1	-155
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten	270	-	-	-	-	-	-	-79	191

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

Im Vorjahr hatten sich die Finanzschulden wie folgt entwickelt:

T167 FINANZSCHULDEN 2023

in Mio. €	31.12.2022	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2023
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten	Währungs-differenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	13.270	60	-	685	-151	38	-2.920	73	11.055
Finanzschulden kurzfristig	1.881	-1.589	-	-	-3	104	2.467	28	2.888
Übrige Finanzschulden ¹⁾	21	-8	-	-	-	-	-9	-	4
Gesamtbetrag Finanzschulden	15.172	-1.537	-	685	-154	142	-462	101	13.947
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte	-155	-37	-	-	-	-	-	99	-93
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten	218	-	-	-	-	-	-	52	270

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

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:

T168 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ

	31.12.2024					Gesamt	31.12.2023					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		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	
in Mio. €												
Übrige Beteiligungen	-	24	-	-	-	24	-	24	-	-	-	24
Langfristige Wertpapiere	7	14	-	-	-	21	20	-	-	-	-	20
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	7	14	-	-	-	21	20	-	-	-	-	20
Ausleihungen	253	-	-	-	-	253	213	-	-	-	-	213
Langfristige Forderungen	601	-	-	-	-	601	756	-	-	-	-	756
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	-	-	-	821	821	-	-	-	-	659	659
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und sonstige kurzfristige Forderungen	3.899	-	-	-	-	3.899	3.694	-	-	-	-	3.694
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	6	-	-	798	804	-	2	-	-	435	437
Kurzfristige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	675	4.818	1.203	-	-	6.696	275	5.263	1.136	-	-	6.674
davon Eigenkapitalinstrumente	-	4.818	-	-	-	4.818	-	5.263	-	-	-	5.263
davon Fremdkapitalinstrumente	675	-	1.203	-	-	1.878	275	-	1.136	-	-	1.411
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.790	-	-	-	-	1.790	1.590	-	-	-	-	1.590
Summe	7.225	4.862	1.203	-	1.619	14.909	6.548	5.289	1.136	-	1.094	14.067

In der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind Derivate klassifiziert, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als frei stehende Derivate bilanziert werden. Daneben enthält diese Kategorie Eigenkapitalinstrumente, bestehend aus Geldmarktfonds und Beteiligungen, für die das instrumentenspezifische Wahlrecht der erfolgsneutralen Bewertung zum Zeitwert ohne Recycling nicht ausgeübt wurde. Die Fremdkapitalinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling designed waren, betreffen Anleihepositionen im Rahmen der Liquiditätsanlage.

Finanzielle Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern, wobei in der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ Derivate klassifiziert sind, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als frei stehende Derivate bilanziert werden. Daneben wurde für die 2020 emittierte Wandelanleihe das instrumentenspezifische Wahlrecht ausgeübt, diese zum beizulegenden Zeitwert über die GuV zu designieren, der zum Stichtag 600 Mio. EUR beträgt. Die gesamte Marktwertveränderung der Wandelanleihe in Höhe von –43 Mio. EUR wurde dementsprechend aufgeteilt in einen kreditrisikoinduzierten Anteil von 6 Mio. EUR, der als Aufwand in den erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträgen erfasst wird, und einen kurs-induzierten Anteil von 49 Mio. EUR, der als Ertrag im Handelsergebnis erfasst wird.

T169 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ

	31.12.2024				31.12.2023			
	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	Gesamt	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	Gesamt
in Mio. €								
Finanzschulden (ohne IFRS-16-Leasingverbindlichkeiten)	600	-	10.737	11.337	643	-	10.733	11.376
Derivative Finanzinstrumente	2	602	-	604	7	751	-	758
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	4.472	4.472	-	-	4.125	4.125
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	1.570	1.570	-	-	1.835	1.835
Summe	602	602	16.779	17.983	650	751	16.693	18.094

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie in Tabelle T170 dargestellt zusammen.

T170 NETTOERGEBNIS FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	2024					2023						
	Zins- aufwand	Zins- ertrag	Abschrei- bungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräuße- rungen	Währungs- ergebnis	Netto- ergebnis	Zins- aufwand	Zins- ertrag	Abschrei- bungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräuße- rungen	Währungs- ergebnis	Netto- ergebnis
in Mio. €												
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	-	7	-26	-	24	5	-	7	17	-	-135	-111
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-3	31	-	25	1	54	-5	22	-	59	-1	75
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV ¹⁾	-	103	-	78	-	181	-	135	-	73	-	208
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	-399	-	-	-	-153	-552	-408	-	-	-	93	-315
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-12	-	-	43	-	31	-12	-	-	13	-	1
Summe	-414	141	-26	146	-128	-281	-425	164	17	145	-43	-142

¹⁾ Der negative Zinsertrag der in dieser Kategorie enthaltenen Geldmarktfonds ergab sich im Vorjahr aus den Negativzinsen auf Geldmarktanlagen.

Tabelle **T171** 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.

T171 FINANZSCHULDEN

in Mio. €	31.12.2024		31.12.2023	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.969	6.915	6.224	6.018
Commercial Paper gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-
Schuldscheindarlehen	395	409	1.143	1.152
Kreditlinien	26	25	21	18
Flugzeugfinanzierungen	3.798	3.932	3.802	3.965
Übrige Finanzschulden	148	123	185	192
Summe	11.336	11.404	11.375	11.345
Leasingverbindlichkeiten	2.887	-	2.568	-
Summe	14.223		13.943	

Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungsstufen

In den Tabellen T172 und T173 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 2024 und 2023 ergaben sich folgende Untergliederungen der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T172 FAIR-VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN

in Mio. €	31.12.2024				31.12.2023			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	4.832	6	24	4.862	5.160	105	24	5.289
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	6	-	6	-	2	-	2
Wertpapiere	4.832	-	-	4.832	5.160	103	-	5.263
Beteiligungen	-	-	24	24	-	-	24	24
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1.619	-	1.619	-	1.094	-	1.094
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	-	1.203	-	1.203	-	1.136	-	1.136
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-	-	-	-	-
Fremdkapitalinstrumente	-	1.203	-	1.203	-	1.136	-	1.136
Vermögenswerte gesamt	4.832	2.828	24	7.684	5.160	2.335	24	7.519

T173 FAIR-VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024				31.12.2023			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Fair Value über die GuV	-	-600	-	-600	-	-643	-	-643
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-2	-	-2	-	-7	-	-7
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	-602	-	-602	-	-751	-	-751
Verbindlichkeiten gesamt	-	-1.204	-	-1.204	-	-1.401	-	-1.401

Unter den Beteiligungen in Stufe 3, die zum Fair Value über die GuV ausgewiesen sind, befanden sich zum aktuellen Stichtag insgesamt 37 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.

T174 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

in Mio. €	31.12.2024						31.12.2023					
	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	4.092	193	3.899	-	111	3.788	3.818	124	3.694	-	164	3.530
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.625	-	1.625	132	63	1.430	1.096	-	1.096	183	32	881
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.790	-	1.790	-	-	1.790	1.590	-	1.590	-	-	1.590
Summe Aktiva	7.507	193	7.314	132	174	7.008	6.504	124	6.380	183	196	6.001

T175 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024						31.12.2023					
	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	4.665	193	4.472	-	63	4.409	4.249	124	4.125	-	32	4.093
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	604	-	604	132	111	361	758	-	758	183	164	411
Summe Passiva	5.269	193	5.076	132	174	4.770	5.007	124	4.883	183	196	4.504

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 2024 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate die in Tabelle T176 dargestellten Werte.

T177 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN EUR

in Mio.	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-4.639	-3.796	-2.794	-2.196	-1.820	-1.524	-652	-87	-
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-4.464	-3.653	-2.688	-2.113	-1.751	-1.466	-627	-84	-
Sicherungen (USD)	4.079	2.765	1.849	1.314	936	804	326	44	-
Sicherungsgrad	88 %	73 %	66 %	60 %	51 %	53 %	50 %	50 %	-
Sicherungskurs EUR/USD	1,18	1,20	1,21	1,17	1,17	1,17	1,19	1,21	-

T176 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2024

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-9.168	9.869	145.046	892	76.245
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-8.821	1.301	888	1.077	858
Sicherungen (Währung)	2.662	-2.906	-44.521	-290	-13.266
Sicherungsgrad	29 %	29 %	31 %	33 %	17 %
Sicherungskurs	1,11	7,73	155,71	0,87	93,10

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden in der Regel zu 50 % unmittelbar nach Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investitionsvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 %-Schritten erhöht, sodass er am Ende 90 % entspricht. Die bilanzielle Abbildung dieser Investitionssicherungen erfolgt damit ebenfalls als Cashflow Hedge. Flugzeuginvestitionen werden in US-Dollar getätigt und, abhängig von der funktionalen Währung der beziehenden Konzerngesellschaft, entweder in Euro oder in Schweizer Franken gesichert, wobei es zum Stichtag kein Exposure in Schweizer Franken gab.

Tabelle T177 zeigt das US-Dollar-Exposure für Investitionen am Jahresende 2024, aufgeteilt nach gesicherter Währung.

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T178 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T178 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾		Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾	
	Abweichung um +10 %	Abweichung um -10 %	Abweichung um +10 %	Abweichung um -10 %
USD	37	356	1.093	-894
JPY	-80	25	-23	18
CHF	9	43	-1	1
GBP	6	-5	-28	23
CNY	7	-9	-31	25
INR	4	-5	-12	10

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

T179 ZINSEXPOSURE NACH ZINSSICHERUNGEN

in Mio. €	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Fix	7.769	5.231	3.550	2.425	1.505	988	143	129	-	-	-
Variabel	3.533	4.016	3.520	3.186	2.329	1.774	1.340	902	270	246	221
Float/Fix-Ratio	31 %	43 %	50 %	57 %	61 %	64 %	90 %	87 %	100 %	100 %	100 %

T180 NOMINALVOLUMEN DER ZINSSICHERUNGSGESCHÄFTE

in Mio. €	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Fix	-2.393	-3.076	-2.749	-2.517	-1.769	-1.338	-1.007	-708	-115	-116	-118
Variabel	2.302	3.043	2.723	2.507	1.758	1.313	998	709	107	108	110

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, Zinsrisiken durch eine ausgewogene Mischung aus fest und variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu steuern, um Zinsschwankungen zu begrenzen und das Zinsergebnis zu optimieren. Zur Steuerung des Zinsrisikos werden zinsbezogene Derivate, einschließlich Cross-Currency-Zinsswaps, eingesetzt, um das Portfolio aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu ergänzen. Dabei wird angestrebt, Finanzverbindlichkeiten vorrangig in der funktionalen Währung der Lufthansa Group zu verzinsen. Die Festlegung des Verhältnisses zwischen fester und variabler Verzinsung der Nettoverschuldung erfolgt durch ein zuständiges Finanzgremium.

Die Tabellen T179 und T180 beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2024 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumina der Zinssicherungen.

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T181 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.

T181 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Zinsniveau + 100 Basispunkte	-26	-17
Zinsniveau -100 Basispunkte	27	16

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2024 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 19,9 % (Vorjahr: 22,1 %). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis der Lufthansa Group erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden Rohöl- sowie Gasoil-Preissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von bis zu 4 % des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Parallel können Terminalsicherungen der Preisdifferenz zwischen Kerosin und Rohöl beziehungsweise Gasoil und Rohöl abgeschlossen werden. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt zum 31. Dezember 2024 bis zu 85 %.

Tabelle T182 stellt das Treibstoffexposure am Geschäftsjahresende dar.

T182 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2025	2026
Treibstoffbedarf	Tsd. t	9.853	10.189
Sicherungen	Tsd. t	7.462	2.813
Sicherungsgrad	in %	76 %	28 %
Sicherungskurs	USD/bbl	92,25	91,41

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T183 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.

T183 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Treibstoffpreis		
+10 %	-	261
-10 %	-	-237

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 T184 veranschaulicht verändert haben.

T184 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2024

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 desig- niertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	90	-167	106	-	-108	-	-	-2	-
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	78	-50	-39	-33	-	-35	-37	-4	4
Devisensicherung – Termingeschäfte	1.386	-361	733	-100	-	743	-54	-9	-46
Zinssicherung – Zinsswaps	65	-24	26	-	-	29	-	-3	-
Gesamt	1.619	-602	826	-133	-108	737	-91	-18	-42
davon kurzfristig	799	-271							

T184 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2023

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair-Value-Änderung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko	Fair-Value-Änderung Sicherungs- instrument – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI – Cashflow- Hedge-Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – nicht desig- niertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	42	-244	-42	-	41	-	-	-	0
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	164	-34	5	-142	-	5	-138	-	-4
Devisensicherung – Termingeschäfte	838	-447	-433	-59	-	-398	11	-35	-70
Zinssicherung – Zinsswaps	51	-26	-52	-	-	-46	-	-6	0
Gesamt	1.095	-751	-522	-201	41	-439	-127	-41	-74
davon kurzfristig	436	-258							

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem eine unabhängige Dritte/ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde. Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und Zinsswaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Zinssicherungsgeschäfte werden bei der Lufthansa Group, in Abhängigkeit des gesicherten Exposures, sowohl in Fair Value Hedges als auch in Cashflow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zinsswaps werden dabei als Ganzes in einer Hedge-Beziehung designiert, ohne Trennung beziehungsweise Abspaltung einzelner Komponenten. Ineffektivitäten resultieren in diesen Sicherungsbeziehungen vor allem aus abweichenden Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie dem Basis-Spread in Cross-Currency-Swaps. Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges und Cashflow Hedges werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungen sind abgeschlossene Derivate zur Absicherung künftiger Kerosineinkäufe in Cashflow Hedges designiert. Hierbei wendet die Lufthansa Group den Komponentenansatz nach IFRS 9 an, mit Rohöl/Gasoil, basierend auf der Sorte Brent ICE/Gasoil ICE, als designierter Risikokomponente im Sicherungsgeschäft. Das Grundgeschäft wird durch einen weltweiten Rohölmix/Gasoilmix abgebildet. Das Basisrisiko zwischen einzelnen

Rohölkomponenten/Gasoilkomponenten im Sicherungsgeschäft und dem Rohölmix/Gasoilmix im Grundgeschäft wird durch ein quartalsweises mengenmäßiges Rebalancing des Grundgeschäfts reduziert. Die Rebalancingfaktoren zur Anpassung des Grundgeschäfts lagen für Rohöl/Gasoil in den Quartalen 2024 bei 1,011/0,989 (Q1), 1,009/0,991 (Q2), 1,007/0,992 (Q3) und 1,007/0,994 (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/Gasoilkomponente und Rohölmix/Gasoilmix 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 13**).



Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei der Lufthansa Group mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T185 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE

in Mio. €	2024				2023			
	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	-4.247	-108	-	70	-4.204	41	-	295
Absicherung von Cashflows								
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-	35	37	-	-	-5	138	-
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	-818	44	-	-	518	-21	-
Zinssicherung – Zinsswaps	-	-29	-	-	-	54	-	-
Gesamt	-4.247	-920	81	70	-4.204	608	117	295

T186 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES

in Mio. €	2024					2023						
	Stand 01.01.2024	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2024	Stand 01.01.2023	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2023
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage												
Treibstoffpreissicherung – Optionen	16	64	-	-98	-	-18	11	17	-	-12	-	16
Devisensicherung – Termingeschäfte	475	989	-6	-	-144	1.314	840	-188	-65	-	-112	475
Zinssicherung – Zinsswaps	-5	-13	-	-	-	-18	2	-7	-	-	-	-5
OCI – Cost of Hedging	378	-79	-	-	-	299	509	-131	-	-	-	378
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-183	-25	-	-	-	-208	-41	-142	-	-	-	-183
Devisensicherung – Termingeschäfte	561	-54	-	-	-	507	550	11	-	-	-	561
Gesamt	864	961	-6	-98	-144	1.577	1.362	-309	-65	-12	-112	864

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 13](#)) zu entnehmen.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Die Lufthansa Group verfügte zum 31. Dezember 2024 über freie Kreditlinien in Höhe von 2.549 Mio. EUR (Vorjahr: 2.097 Mio. EUR).

Zur Vermeidung möglicher Liquiditätsbeschränkungen, die sich aus exogenen Entwicklungen ergeben könnten, nutzt der Konzern spezifische und übergreifende Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und -steuerung. Unter anderem wird ein Monitoring auf Basis detaillierter rollierender kurzfristiger Cash-Planungen durchgeführt, um die Liquidität effektiv zu steuern und die Mittel für den jeweils aktuellen Finanzierungsbedarf ausreichend nachzuhalten. Zudem werden die speziellen Liquiditätsrisiken aus Rückerstattungen aufgrund von Flugannullierungen analysiert und gesteuert. Daneben wird die Steuerung der Liquidität in Verbindung mit dem aktuellen Bedarf an Waren und Dienstleistungen aus Bestellungen vorgenommen. Des Weiteren liegt eine konzernweite Transparenz inklusive Frühwarnsystem und Maßnahmenkaskade bei offenen Forderungen vor und es gelten scharfe Genehmigungsanforderungen im Bestellprozess.

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungs- und -abflüsse vom Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 aus betrachtet. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

T187 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Aus Treibstoffderivaten	Mittelzufluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Mittelabfluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Netto
Im 1. Quartal	-3	558	-612	-57
Bis 1 Jahr ¹⁾	-12	1.299	-1.416	-129
1-5 Jahre	-2	6.018	-6.466	-450
Später	-	584	-584	-

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

T188 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	-5.878
Bis 1 Jahr ¹⁾	-3.172
1-5 Jahre	-8.788
Später	-1.600

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 Verkaufsgagenten 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 Wert-

minderungsmodell mittels einer Wertminderungsmatrix angewendet. Das Portfolio wird dabei nach Debitorengruppen, Regionen und Überfälligkeiten geclustert. Basierend auf historisch beobachtbaren Ausfallereignissen im Forderungsportfolio der Lufthansa Group wird eine Ausfallmatrix berechnet, die um zukunftsorientierte, öffentlich verfügbare Insolvenzprognosen ergänzt wird. Diese Wertminderungsmatrix findet Anwendung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die ein externes Kreditrisiko aufweisen und keine Kreditkartenforderung darstellen. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im MRO-Segment wird ebenfalls eine Wertminderungsmatrix angewendet. Hierzu wird das Kundenportfolio in vier Risikoklassen mit geringem, mittlerem, hohem und sehr hohem Ausfallrisiko aufgeteilt. Die kontrahentenspezifische Zuordnung erfolgt hierbei anhand des MRO-segmenteigenen Kreditrisikomanagement-Systems, das sowohl Fundamentaldaten und Marktinformationen als auch das Zahlungsverhalten nutzt. Die Ausfallwahrscheinlichkeiten werden aus historisch beobachtbaren Ausfallereignissen sowie aktuellen Marktinformationen abgeleitet. Zur Verfügung stehende Sicherheiten werden berücksichtigt. 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.

Die Tabelle **T189** stellt den Bestand der Einzelwertberichtigungen und der Wertberichtigung durch erwartete Verluste für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie deren Veränderung dar. Daneben werden die Bruttobuchwerte der Forderungen mit erwarteten Verlusten sowie die Bruttobuchwerte der Forderungen mit Einzelwertberichtigung ausgewiesen. Mit dem Abgang der AirPlus im Jahr 2024 existieren zum Stichtag keine Risikovorsorgebestände mehr für Kreditkartenforderungen.



T189 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2024

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2024	Ergebniswirksame Zuführung	Ergebniswirksame Auflösung	Inanspruchnahme	Endbestand Risikovor- sorge zum 31.12.2024	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2024	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	334	35	-22	-80	267	1.934	1.919
davon aus erwarteten Verlusten	34	6	-5	0	35	1.654	1.692
davon aus Einzelwertberichtigungen	300	29	-17	-80	232	280	227

T189 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2023

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2023	Ergebniswirksame Zuführung	Ergebniswirksame Auflösung	Inanspruchnahme	Endbestand Risikovor- sorge zum 31.12.2023	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2023	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	430	35	-54	-77	334	1.888	1.934
davon aus erwarteten Verlusten	42	-3	-5	0	34	1.530	1.654
davon aus Einzelwertberichtigungen	388	38	-49	-77	300	358	280
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	10	5	-9	-1	5	741	1.050
davon Stufe 1	7	3	-6	0	4	734	1.036
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	1	7
davon Stufe 3	3	2	-3	-1	1	6	7
Summe	440	40	-63	-78	339	2.629	2.984

Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr die in Tabelle T190 dargestellten Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an.

T190 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

		2024					Summe	2023					Summe
		nicht überfällig	1-30 Tage überfällig	31-60 Tage überfällig	61-90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig		nicht überfällig	1-30 Tage überfällig	31-60 Tage überfällig	61-90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	
Ausfallquote	%	1,5	1,0	2,5	3,5	14,9	-	1,6	1,2	3,7	6,1	9,9	-
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.369	215	21	10	77	1.692	1.206	318	24	3	103	1.654
Erwarteter Verlust	Mio. €	20	3	1	-	11	35	19	4	1	-	10	34

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen die in Tabelle T191 ausgewiesenen Ratings (Standard & Poor's) auf.

T191 RATINGS DER WERTPAPIERE – FREMDKAPITAL

in Mio. €

AAA	175
AA+	21
AA	14
AA-	79
A+	120
A	184
A-	268
BBB+	120
BBB	135
Unter BBB bzw. kein Rating	108
Gesamt	1.224

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

T192 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.180	2.038
davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	1	3
Aus Gewährleistungsverträgen	339	199
davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	111	160
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	16	19
davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	-	3
	2.535	2.256

Insgesamt 2.134 Mio. EUR (Vorjahr: 1.876 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 2.059 Mio. EUR (Vorjahr: 1.823 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 25 Mio. EUR (Vorjahr: 49 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 31. Dezember 2024 wurden Forderungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 97 Mio. EUR (Vorjahr: 119 Mio. EUR) nicht angesetzt, da der Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens vom Ausgang der zugrunde liegenden Gerichtsprozesse abhängt.

Rechtliche Risiken

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich daraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen (➔ **Erläuterung 36**) 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, Südkorea und den Niederlanden. Die Klagen wurden sowohl seitens direkter als auch indirekter Kunden erhoben und richten sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner.

Über die Erfolgsaussichten der noch anhängigen Klagen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Ansprüche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen. Bei der Risikobewertung ist aber zu berücksichtigen, dass die EU-Kommissionsentscheidung zum Cargo-Kartell, auf die sich die Kläger in den zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren unter anderem berufen, weiterhin nicht rechtskräftig ist. Nach Kassation dieser Entscheidung aus dem Jahr 2010 durch Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom Dezember 2015 hat die EU-Kommission im März 2017 revidierte Bußgeldbescheide zugestellt, die inhaltsgleich, aber mit angepasster Begründung ergangen sind. Diese wurden von den Fluggesellschaften inklusive der Lufthansa Group Airlines erneut angefochten. Die Einsprüche wurden mittlerweile abgelehnt, wogegen die Gesellschaften Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt haben, sodass sich die Rechtskraft der Bescheide weiterhin verzögert.

Ferner liefert ein von der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG in Auftrag gegebenes ökonomisches Gutachten das Ergebnis, dass bei Kunden kein tatsächlicher Schaden durch das Kartell entstanden sei. Selbst bei Vorliegen eines Schadens wäre zu prüfen, ob Kläger behauptete Schäden (durch angeblich erhöhte Kartellpreise) an ihre Kunden weitergeleitet haben (im Fall von Spediteuren) beziehungsweise ob solche an diese Kläger weitergeleitet wurden (im Fall von Endkundinnen und Endkunden). Gleichwohl ist ein Unterliegen in einzelnen dieser Rechtsstreitigkeiten mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht vollkommen auszuschließen. Zu den Schadensersatzverfahren in den Niederlanden sind mittlerweile einige bilaterale außergerichtliche Einigungen zwischen betroffenen Fluggesellschaften und Klägern erzielt worden. Für potenzielle Ergebnisse solcher Verhandlungen wurden bei den betroffenen Gesellschaftern der Lufthansa Group Rückstellungen gebildet.



Ryanair-Klage gegen Beihilfeentscheidung der EU-Kommission

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidung, mit der die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Betroffen sind die Stabilisierungsmaßnahmen der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd. EUR. Die Klagen im Hinblick auf die Beihilfen für Austrian Airlines AG und Brussels Airlines SA/NV wurden rechtskräftig abgewiesen. Im Mai 2023 hat das Gericht der Europäischen Union der Nichtigkeitsklage im Hinblick auf die der Deutschen Lufthansa AG vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland gewährte Stabilisierung in Höhe von 6 Mrd. EUR stattgegeben und die entsprechende Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission wegen materieller Rechtsfehler aufgehoben. Bis zu einem rechtskräftigen Urteil oder dem Erlass einer neuen Beihilfeentscheidung besteht Unsicherheit über die rechtlichen Folgen der Aufhebung der Beihilfeentscheidung. Da die Stabilisierungsmaßnahmen bereits beendet sind und die Deutsche Lufthansa AG die ihr vom WSF gewährten stillen Einlagen bereits vollständig zurückgezahlt hat, besteht kein unmittelbares Rückzahlungsrisiko. Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen einer neuen Beihilfeentscheidung sein. Die Deutsche Lufthansa AG hat gegen das erstinstanzliche Urteil ein Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof einlegt. Die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland beteiligen sich als Streithelfer an dem Rechtsmittel. Ryanair hat im Dezember 2024 eine Untätigkeitsklage gegen die Europäische Kommission eingereicht. Danach soll die Europäische Kommission gegenüber Deutschland eine einstweilige Rückforderung der Staatshilfe von der Deutschen Lufthansa AG erlassen. Wie in ähnlich gelagerten Fällen hat die Europäische Kommission im Juli 2024 ein förmliches Prüfverfahren eröffnet. Zu welchen Ergebnissen die Europäische Kommission im Umgang mit dem Urteil des Gerichts der Europäischen Union gelangt, ist zum Berichtszeitpunkt noch nicht abzusehen.

Verhaltenspflichten im Zusammenhang mit der Mittelgewährung des WSF

Der inzwischen beendete Rahmenvertrag mit dem WSF sah neben Informations- und Prüf-rechten für den WSF auch umfassende Verhaltenspflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf das Verbot von Dividendenzahlungen sowie das Verbot der Quersubventionierung von Gesellschaften der Lufthansa Group vor, die bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten im Sinne der EU VO Nr. 651/2014 waren. Mögliche unterschiedliche Auf-fassungen zwischen der Lufthansa Group und der Europäischen Kommission über die Anwend-barkeit dieser Verhaltenspflichtungen könnten daher potenzielle Risiken darstellen, sollte die Europäische Kommission eine neue, gegebenenfalls an das Urteil des EuG angepasste Genehmigungsentscheidung für die Stabilisierung erlassen und dabei an ihrer Auffassung festhalten.

Dieser Dissens betraf insbesondere das Verbot von Dividendenzahlungen. Hierzu liegen der Lufthansa Group vorläufige Stellungnahmen der Dienststellen der Europäischen Kommission vor, in denen der Argumentation des Konzerns zur Nichtanwendbarkeit des Verbots auf bestimmte Gesellschaften nicht gefolgt wird. In diesem Zusammenhang sind im Konzernabschluss 2024 Rückstellungen in Höhe von 55 Mio. EUR insbesondere aufgrund von Ausschüttungen von Beteiligungsgesellschaften an externe Gesellschafter erfasst. Die Deutsche Lufthansa AG rechnet damit, dass die Europäische Kommission im Rahmen einer allfälligen neuen Genehmigungsentscheidung die Auszahlung der Dividenden entsprechend ihren vorläufigen Stellungnahmen unverändert als Verstoß gegen die genannte Verhaltenspflichtung bewerten und deshalb die Zahlung eines Betrags in der oben genannten Höhe durch die Gesellschaft in einem förmlichen Beschluss fordern könnte. Durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zur Nichtigkeit des zugrunde liegenden Beihilfebescheids verzögert sich der weitere Verfahrensablauf.

Ausgehend von der Argumentation des Konzerns und der Würdigung der gegenteiligen Äußerungen der Dienststellen der Europäischen Kommission geht die Lufthansa Group für nahezu sämtliche Dividendenzahlungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass der Vorwurf der Europäischen Kommission eines Verstoßes gegen die genannte Verhaltenspflichtung einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten würde. Ein mögliches Urteil, mit dem die Zahlungspflicht rückgängig gemacht würde, erginge erst zu einem späteren Zeitpunkt. Da jedoch eine für die Bilanzierung einer Rückerstattungsforderung nach IAS 37 geforderte nahezu vollständige Sicherheit eines Gerichtsurteils zugunsten des Unternehmens nicht unterstellt werden kann, wurde für die wahrscheinliche Zahlungsverpflichtung die vorgenannte Rückstellung in Vorjahren gebildet und aufgrund der weiterhin bestehenden Ungewissheit beibehalten.

Zum Ausgang der Diskussionen um unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Verhaltenspflichtung „Verbot der Quersubventionierung“ können auch aufgrund der stattgegebenen Nichtigkeitsklage derzeit keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Es ist daher weiterhin nicht auszuschließen, dass sich daraus weitere wesentliche finanzielle Risiken für das Unternehmen aus letztlich festgestellten Verstößen gegen vereinbarte Verhaltenspflichtungen ergeben könnten.

Steuerrechtliche Risiken

Steuerrechtliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauf-fassungen 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 Zusammen-hang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung beziehungsweise Bewertung bestimmter Rückstellungen und Vermögenswerte.



Gegen entsprechend ergangene Steuerbescheide für die Jahre bis 2012 hat die Lufthansa Group Rechtsmittel eingelegt. Ohne Aufgabe der Rechtsposition erfolgte für nahezu alle strittigen Punkte die Zahlung der behördlich beschiedenen Nachforderungen. Soweit für die strittigen Punkte mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von einem Obsiegen ausgegangen wird, wurden gemäß IFRIC 23 entsprechend eine Forderung gegenüber der Finanzverwaltung bilanziert. Hinsichtlich des strittigen Sachverhalts zu Teilwertabschreibungen konnte, nach zunächst gerichtlichen Auseinandersetzungen, Ende des Jahres 2024 eine erste außergerichtliche Einigung erzielt werden. Diese wurde entsprechend bilanziell abgebildet.

Für die Jahre ab 2013 sind die Betriebsprüfungen noch nicht abgeschlossen. Für strittige Sachverhalte wurden, soweit von einer Inanspruchnahme auszugehen ist, entsprechend Rückstellungen gebildet. Für Sachverhalte, die nach Einschätzung der Gesellschaft mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu ihren Gunsten entschieden werden, wurden keine Rückstellungen gebildet.

Aufgrund von bislang nur mündlichen Stellungnahmen der Finanzbehörde im Rahmen der laufenden Betriebsprüfungen, die die Besteuerung von bestimmten ausländischen Einkünften nach dem Außensteuergesetz infrage stellt, ergaben sich zusätzliche steuerliche Risiken, wobei das Unternehmen weiterhin davon ausgeht, dass die bisherige steuerliche Behandlung korrekt ist. Hierfür könnten negative Steuereffekte in Höhe von insgesamt rund 700 Mio. EUR (Vorjahr: 400 Mio. EUR) entstehen. Die Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich insbesondere durch die streitige Beurteilung von grenzüberschreitenden Sachverhalten.

Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet. Dabei verteilt sich das Risiko sowohl auf steuerliche Gewinnjahre als auch auf Jahre mit steuerlichen Verlusten im Verhältnis 60 % zu 40 %. Entsprechend wären damit potenzielle Nachzahlungen beziehungsweise reduzierte Steuerlatenzen aus Verlustvorträgen verbunden. Die Zahlungsabflüsse sind jeweils abhängig von der jeweiligen Beendigung der eingelegten Rechtsmittel.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 8. Januar 2025 eine unbesicherte Euro-Hybridanleihe über 500 Mio. EUR begeben. Die Anleihe wird mit 5,25 % pro Jahr verzinst und hat eine Laufzeit von 30 Jahren, ist jedoch seitens der Deutschen Lufthansa AG erstmals zum 15. Januar 2031 rückzahlbar. Des Weiteren hat die Deutsche Lufthansa AG am 11. Februar 2025 eine Anleihe aus dem EMTN-Programm über 750 Mio. EUR aus dem Jahr 2021 getilgt.

Das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) und die Deutsche Lufthansa AG haben am 17. Januar 2025 den Erwerb von 41 % an der ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A (ITA Airways) vollzogen, den beide Parteien im Mai 2023 vereinbart hatten und der mit der Genehmigung der wettbewerblichen Zugeständnisse durch die Europäische Kommission am 29. November 2024 freigegeben wurde. Der erste Beteiligungsschritt erfolgte durch eine von der Deutschen Lufthansa AG gezeichnete Kapitalerhöhung der ITA Airways in Höhe von 325 Mio. EUR. Optionen für den Erwerb der verbleibenden Anteile an ITA Airways sind zwischen den Beteiligten vereinbart und können erstmals im Verlauf des Jahres 2025 ausgeübt werden. Aufgrund der gemeinschaftlichen Führung durch das MEF und die Deutsche Lufthansa AG wird ITA Airways als Gemeinschaftsunternehmen nach der at-equity-Methode in den Konzernabschluss der Lufthansa Group einbezogen.

Die Lufthansa Group hat am 29. Januar 2025 eine Vereinbarung über den Erwerb von Wandelaktien unterzeichnet, die einem Anteil von 10 % an der lettischen Fluggesellschaft airBaltic entsprechen. Der Transaktionspreis beträgt 14 Mio. EUR. Zusätzlich erhält die Lufthansa Group einen Sitz im Aufsichtsrat von airBaltic. Mit der Transaktion soll die bestehende Wet-Lease-Partnerschaft intensiviert werden. Der Vollzug der Transaktion ist für das zweite Quartal dieses Jahres geplant und unterliegt der kartellrechtlichen Prüfung.

47. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2024 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 21,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 20,5 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen in Höhe von 516 Mio. EUR (Vorjahr: 520 Mio. EUR), wovon 508 Mio. EUR (Vorjahr: 512 Mio. EUR) auf Gemeinschaftsunternehmen entfallen.

Des Weiteren bestehen zum 31. Dezember 2024 die folgenden Zahlungsverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen, für die die geleasteten Gegenstände noch nicht zugegangen sind:

T193 ZAHLUNGSVERPFLICHTUNGEN AUS NOCH NICHT ZUGEGANGENEN NUTZUNGSRECHTEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Lease-Raten 2025 (Vorjahr: 2024)	-	-
Lease-Raten 2026 bis 2029 (Vorjahr: 2025 bis 2028)	53	34
Lease-Raten nach 2029 (Vorjahr: 2028)	114	121
Gesamt	167	155

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:

T194 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2024	2023
Abschlussprüfungsleistungen	5,4	6,5
Andere Bestätigungsleistungen	0,7	0,4
Sonstige Leistungen	0,4	0,6
Gesamt	6,5	7,5

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen sowie Entgelte für die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten EY-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

T195 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2024	2023
Abschlussprüfungsleistungen	2,0	2,1
Andere Bestätigungsleistungen	-	-
Sonstige Leistungen	-	0,1
Gesamt	2,0	2,2

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Jörg Bösser. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2024 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 at-equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen findet sich in den Tabellen [T202–T205](#), die Liste des Anteilsbesitzes in Tabelle [T206](#).

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 49 inländische und 186 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 50 inländische und 190 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 2024 sind in Tabelle [T196](#) zusammengefasst.

T196 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2024 BIS 31.12.2024

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 57, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 58, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 59, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 60, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 61, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 62, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 63, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 64, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 65, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 66, Salzburg, Österreich	10.04.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 52, Salzburg, Österreich	01.06.2024		Aufnahme Geschäftstätigkeit
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 53, Salzburg, Österreich	01.06.2024		Aufnahme Geschäftstätigkeit
Yamasa Sangyo Aircraft DLH1 Kumiai, Okayama, Japan	27.09.2024		Gründung
Yamasa Sangyo Aircraft DLH2 Kumiai, Okayama, Japan	27.09.2024		Gründung
Yamasa Sangyo Aircraft DLH3 Kumiai, Okayama, Japan	27.09.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 54, Salzburg, Österreich	01.10.2024		Aufnahme Geschäftstätigkeit
Eurowings Holidays GmbH, Köln, Deutschland	21.10.2024		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich		31.03.2024	Fusion
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai, Okayama, Japan		18.04.2024	Liquidation
FL Falcon Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation
FL Uranus Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation

T196 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2024 BIS 31.12.2024 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan		25.04.2024	Liquidation
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien		30.06.2024	Liquidation
FG Honest Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		16.07.2024	Liquidation
Austrian Asset Holding GP S.à r.l., Luxemburg, Luxemburg		06.11.2024	Liquidation
Austrian Asset Holding S.C.S., Luxemburg, Luxemburg		06.11.2024	Liquidation
Geschäftsfeld Technik			
Portugal Business Development Company, S.A., Oporto, Portugal	12.08.2024		Gründung
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
First EFA Student Pilot Funding GmbH, Vallendar, Deutschland	13.06.2024		Gründung
LSG Sky Chefs UK Ltd., Orpington, Großbritannien		18.01.2024	Liquidation
AirPlus Finance S.à.r.l., Luxemburg, Luxemburg		01.08.2024	Verkauf
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz		01.08.2024	Verkauf
AirPlus International Limited, London, Großbritannien		01.08.2024	Verkauf
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien		01.08.2024	Verkauf
AirPlus International, Inc., Alexandria, USA		01.08.2024	Verkauf
AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China		01.08.2024	Verkauf
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland		01.08.2024	Verkauf
Truffle 4 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		15.08.2024	Fusion
RPC West GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		19.08.2024	Fusion

Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2024 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T197 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Name der Gesellschaft	Sitz
Cockpitpersonal GmbH	Frankfurt am Main
Eurowings Aviation GmbH	Köln
Eurowings Digital GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Eurowings Technik GmbH	Köln
EW Discover GmbH	Frankfurt am Main
Germanwings GmbH	Köln

T197 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN (Fortsetzung)

Name der Gesellschaft	Sitz
Group Engine Management GmbH	Frankfurt am Main
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
Jettainer GmbH	Raunheim
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training GmbH	München
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft	Frankfurt am Main
Lufthansa City Airlines GmbH	München
Lufthansa CityLine GmbH	München
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Frankfurt am Main
Lufthansa Group Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH	Raunheim
Lufthansa Group Immobilien GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG.	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH	Norderstedt
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Systems GmbH	Raunheim
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Frankfurt am Main
time:matters GmbH	Neu-Isenburg
Truffle Holding AG (vormals LSG Lufthansa Service Holding AG)	Frankfurt am Main
Truffle 2 GmbH (vormals LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH)	Frankfurt am Main
Truffle 3 GmbH (vormals Retail in Motion GmbH)	Frankfurt am Main
Truffle 5 GmbH (vormals LSG Asia GmbH)	Frankfurt am Main

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 26 Gemeinschaftsunternehmen und 18 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 28 Gemeinschaftsunternehmen und 22 assoziierte Unternehmen), von denen sieben Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: neun) und zwei assoziierte Unternehmen (Vorjahr: zwei) 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 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. Verbundene Unternehmen der Kühne Aviation GmbH, insbesondere des Kühne+Nagel-Konzerns beziehen vor allem Frachttransportleistungen von Unternehmen der Lufthansa Group. Der Umsatz aus Frachttransporten für Unternehmen der Kühne+Nagel-Gruppe belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf 277 Mio. EUR (Vorjahr: 290 Mio. EUR).

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Würdigung gibt es keine einzelnen Aktionärinnen oder Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern [➤ Erläuterung 51.](#)

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 Cashmanagement der Lufthansa Group ist zentralisiert; insoweit nimmt die Lufthansa Group auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen, nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen der Lufthansa Group und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die von der Lufthansa Group selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.



Konzernanhang

Zusammensetzung des Konzerns

In Tabelle T198 ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich.

T198 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2024	2023	2024	2023
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	0	0	56	53
amplimind GmbH, Deutschland	4	5	0	0
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Österreich	0	0	6	6
Aviation Services Network GmbH, Deutschland	1	0	11	11
Avionic Design GmbH, Deutschland	3	2	5	4
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Deutschland	1	0	11	10
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	15	11	3	3
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	8	7	961	1.154
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	0	0	7	6
handling counts GmbH, Deutschland	1	1	11	14
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	1	0	10	9
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich	2	2	9	10
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	3	4	15	27
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Deutschland	1	1	11	7
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	0	0	12	11
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	2	1	13	11
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	5	4	33	30
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	5	2	95	87
Lufthansa Group Business Services S.A. de C.V., Mexiko	0	0	5	5
Lufthansa Group Business Services Sp. z o. o., Polen	3	2	51	45
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Deutschland	1	2	40	34
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Deutschland	2	1	23	19
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Albanien	1	1	22	17
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Deutschland	0	0	8	8
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	0	0	6	3

T198 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN (Fortsetzung)

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2024	2023	2024	2023
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	0	0	28	25
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	1	1	48	43
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	2	1	79	58
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	7	7	27	23
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China	0	0	5	4
Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate	6	2	6	6
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Indien	2	1	9	8
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	7	3	34	24
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., China	3	8	1	3
time:matters Americas, Inc., USA	9	12	2	1
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	4	5	1	1
time:matters Courier Terminals GmbH, Deutschland	1	10	25	19
time:matters Netherlands B.V., Niederlande	6	5	2	1
Vitech Development AD, Bulgarien	0	0	5	0
Wings Handling Palma S.L., Spanien	0	0	13	11
ZeroG GmbH, Deutschland	1	1	11	11

T198 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN (Fortsetzung)

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2024	2023	2024	2023
Gemeinschaftsunternehmen				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	0	1	8	6
EME Aero Sp.z.o.o, Polen	4	2	529	461
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., Türkei	5	3	0	0
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co., Ltd., China	1	0	6	5
Spairliners GmbH, Deutschland	40	35	6	17
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	1	1	6	5
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Deutschland	0	1	13	11
Terminal One Group Association, L.P., USA	7	5	13	10
Assoziierte Unternehmen				
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Deutschland	0	0	8	7
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, China	16	11	0	1
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0	0	11	12
Avionic Design GmbH, Deutschland			8	
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China,	0	0	98	61

Aus den Tabellen **T199** und **T200** sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich.

T199 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio. €	2024	2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an verbundene Unternehmen	18	33
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Gemeinschaftsunternehmen	19	21
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an assoziierte Unternehmen	3	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an sonstige nahestehende Unternehmen	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gesamt	40	56
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	60	114
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	35	19
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	-	6
Sonstige Forderungen an sonstige nahestehende Unternehmen	-	-
Sonstige Forderungen gesamt	95	139
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	71	48
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	11	7
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	-	-
Langfristige Forderungen gesamt	82	55

T200 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

in Mio. €	2024	2023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen	48	48
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	22	40
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber assoziierten Unternehmen	3	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	3	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gesamt	76	94
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	299	312
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	4	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	303	312

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](#) 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 2024.

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 13,5 Mio. EUR (Vorjahr: 29,5 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 4,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,4 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T201 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

in Tsd. €	2024	2023
Grundvergütung	5.790	6.450
Sonstiges ¹⁾	7.883	1.250
Einjährige variable Vergütung	401	7.884
Summe der kurzfristigen Vergütung	14.074	15.584
Aktienbasierte mehrjährige variable Vergütung ²⁾	-4.918	10.517
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	4.324	3.416
Summe der langfristigen Vergütung	-594	13.933
Gesamt	13.480	29.517

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen ([Erläuterung 40](#)) sowie aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen. Zudem sind hier Abfindungszahlungen und Karenzentschädigungen für die im Berichtsjahr ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder (insgesamt 6.915 Tsd. EUR) sowie eine Ausgleichszahlung an Till Streichert für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber in Höhe von 563 Tsd. EUR enthalten.

²⁾ Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2021, 2022, 2023 und 2024.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2024 aktiven Vorstandsmitglieder betragen 26,8 Mio. EUR (Vorjahr: 23,8 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2024 wurden für die einjährige variable Vergütung Rückstellungen in Höhe von 401 Tsd. EUR (Vorjahr: 7.884 Tsd. EUR) gebildet.

Die Rückstellungen für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2024 aktiven Vorstandsmitglieder wurden insgesamt um 4.918 Tsd. EUR vermindert (Vorjahr: Erhöhung um 10.517 Tsd. EUR).

Die im Geschäftsjahr 2024 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 29.672 Tsd. EUR (Vorjahr: 22.137 Tsd. EUR).

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 9,2 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 48,8 Mio. EUR (Vorjahr: 49,7 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter [Erläuterung 35](#) enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2024 2.975 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.966 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge fielen in Höhe von insgesamt 3 Tsd. EUR (Vorjahr: 3 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit im Vorjahr 13 Tsd. EUR vergütet. Im Berichtsjahr fielen keine entsprechenden Aufwendungen an.

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

Die Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2024 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,6 Mio. EUR).

WESENTLICHE BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN

T202 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2024

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca, Italien	100,00	100,00	
AirTrust AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Auslese Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Bayern Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Bremen Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Celine Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
CRANE LTD., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Adler Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Bach Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Falke Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Hausen Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Orff Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Wagner Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Doppeladler Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dunkel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz	100,00	100,00	
Eifel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Ellen Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Empyrée S.A.S., Paris-Cedex, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Eurowings Aviation GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Digital GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Eurowings Europe Limited, San Giljan, Malta	100,00	100,00	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00	
Eurowings Holidays GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Technik GmbH, Köln	100,00	100,00	
Evans Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Evelyn Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
FK Yocasta Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Helles Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
JPA No. 237 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
JPA No. 238 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lahm Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lilium Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.26 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.35 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.36 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.37 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.38 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lufthansa City Airlines GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa CityLine GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T202 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2024 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
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 Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 52, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 53, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 54, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 57, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 58, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 59, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 60, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 61, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 62, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 63, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 64, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 65, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 66, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., San Giljan, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Miyah Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Muller Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Bluejay Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Dresden Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Goshawk Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Harz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Rothenburg Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Saxon Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-10859 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8761 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8783 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8958 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-9046 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NT●LH Aircraft Leasing Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL12 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL13 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL14 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL15 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL16 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00 ²⁾	



Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T202 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2024 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00	0,00 ³⁾	
Orchid Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Oriental Leasing 24 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
Oriental Leasing 37 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Aquila Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Himalia Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Lysithea Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Miranda Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Telesto Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Schloss Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Sylvaner Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Tancho Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DC Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DD Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Lavender Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Sweetpea Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Tusker Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH13 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH14 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH15 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH16 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH17 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH18 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH19 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH20 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH21 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Yamasa Aircraft LH22 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH23 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH1 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH2 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH3 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

Geschäftsfeld Logistik

Flip No. 250 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 251 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 252 Co. Ltd, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 267 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 268 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 269 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 275 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 276 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 277 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	

Geschäftsfeld Technik

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 Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Aktiengesellschaft, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülőgépek Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00	

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T202 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2024 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Engine Services, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Limited, Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
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	75,00	
Portugal Business Development Company, S.A., Oporto, Portugal	100,00	100,00	
Swiss Aviation Software AG, Allschwil, Schweiz	100,00	100,00	
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
First EFA Student Pilot Funding GmbH, Vallendar	0,00	0,00 ¹⁾	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
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	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Aviation Training GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00	
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group Business Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Group Immobilien GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Blues LP, San Giljan, Malta	99,99	100,00	
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, San Giljan, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, San Giljan, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, San Giljan, 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, 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	50,00 ¹⁾	
Strategic Liquidity, Düsseldorf	100,00	100,00	
Truffle 2 GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 3 GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 5 GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 6 GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 7 Limited, Hounslow, Großbritannien	100,00	100,00	
Truffle Holding AG, Frankfurt am Main	100,00	100,00	

¹⁾ Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.

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

³⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T203 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2024 ¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen ²⁾	40,00	40,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China ²⁾	29,00	22,22	
Geschäftsfeld Technik			
EME Aero Sp. z.o.o., Jasionka, Polen	50,00	50,00	
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	51,00	50,00	
LG-LHT Passenger Solutions GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	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 ³⁾	25,00	25,00	

T204 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2024 ⁴⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Aerologic GmbH, Schkeuditz	50,00	50,00	

T205 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2024 ¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Technik			
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	Oktober
Weitere Gesellschaften			
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00	28,57	

¹⁾ Einbeziehung at equity.²⁾ Ausweis als Gemeinschaftsunternehmen aufgrund gemeinschaftlicher Führung.³⁾ Da das Unternehmen aufgrund der Gesellschaftervereinbarung weiterhin gemeinschaftlich geführt wird, wird es trotz Reduktion des Anteils auf 25 % im Berichtsjahr weiterhin als Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen.⁴⁾ Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.

ÜBRIGE ANTEILE

T206 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2024

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen					
AerQ GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00	100,00	help alliance gGmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München, Deutschland	100,00	100,00	heyworld GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00	ldair GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Airport Services Dresden GmbH, Dresden, Deutschland	100,00	100,00	IND Beteiligungs GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00	100,00
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz, Deutschland	100,00	100,00	Inflight Catering Services Limited, Daressalam, Tansania	61,99	61,99
Albatros Financial Solutions GmbH, Köln, Deutschland	100,00	100,00	LCAG Malta Pension Ltd., San Giljan, Malta	100,00	100,00
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln, Deutschland	100,00	100,00	LCAG Malta Transition Limited, San Giljan, Malta	100,00	100,00
amplimind GmbH, München-Flughafen, Deutschland	51,00	51,00	LG-LHT Aircraft Solutions GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
AO AeroMEAL, Jemeljanowo, Russische Föderation	100,00	100,00	LG-LHT Passenger Solutions GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00	LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
AVIATION Data Hub GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00	LHT Malta Pension Ltd., San Giljan, Malta	100,00	100,00
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00	LSG Malta Pension Ltd., St.Julians, Malta	100,00	100,00
Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen, Deutschland	100,00	100,00	LSG Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Avionic Design GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00	LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei ¹⁾	100,00	100,00
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren, Deutschland	100,00	100,00	LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia	50,20	50,20
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach, Deutschland	100,00	100,00	LSI Malta Pension Ltd., San Giljan, Malta	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-AG, Köln, Deutschland	100,00	100,00	Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
DLH Fuel Company mbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00	Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
DLH Malta Pension Ltd., San Giljan, Malta	100,00	100,00	Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Laage, Deutschland	100,00	100,00
DLH Malta Transition Limited, San Giljan, Malta	100,00	100,00	Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
ETP Thermal Dynamics, LLC, Tulsa, USA	80,00	80,00	Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00	100,00	Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
FLYdocs India Private Limited, Vadodara, Indien	100,00	100,00	Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00	Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00	Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90	99,90
FLYdocs Systems Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00	Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Gen2 Systems Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00	Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00	Lufthansa Global Business Services Ltd. i.L., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00	Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brno, Tschechische Republik	100,00	100,00	Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00	Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Craighill-Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00
handling counts GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00	Lufthansa Group Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00

Übrige Anteile

T206 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2024 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Lufthansa Group Business Services Sp. z o. o., Krakau, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Wien GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 55, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 56, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., San Giljan, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00	100,00
Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00	100,00
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Canada Inc., Calgary, Kanada	100,00	100,00
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen, Deutschland	51,00	51,00
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Vostok Services OOO i.L., Moskau, Russische Föderation	100,00	100,00
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00
Malta Pension Investments, San Giljan, Malta	0,00	100,00
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russische Föderation	100,00	100,00
Oscar Bravo GmbH, München, Deutschland	100,00	100,00
QUINTO Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, Deutschland	94,80	94,80

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Star Risk Services Inc. i.L., Southlake, USA	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited i.L., Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00
time:matters Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00	100,00
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00	100,00
Vitech Development AD, Sofia, Bulgarien	75,01	75,01
VPF Malta Pension Ltd., San Giljan, Malta	100,00	100,00
Wings Handling Palma S.L., Madrid, Spanien	100,00	100,00
Yilu Travel Services GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00	100,00

Beteiligungen

AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg, Deutschland	33,33	33,33
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00
Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA	9,77	9,77
AO Aeromar, Region Moskau, Russische Föderation	49,00	49,00
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,29	14,29
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67	6,67
Calgary Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	8,33	8,33
Cargo One GmbH, Berlin, Deutschland	14,35	14,35
Charlotte Fuel Facilities LLC, Charlotte, USA	10,00	10,00
Chelyabinsk Catering Service OOO, Tscheljabinsk, Russische Föderation	26,00	26,00
Denver Fuel Company, LLC, Newark, USA	5,88	5,88
Düsseldorf Fuelling Services (DFS) GbR, Düsseldorf, Deutschland	33,33	33,33
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising, Deutschland	51,00	51,00
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83
Entebbe Handling Services limited (ENHAS), Entebbe, Uganda	5,00	5,00

Übrige Anteile

T206 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2024 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen, Deutschland	40,00	40,00
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	28,57	28,57
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald, Deutschland	40,00	39,99
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München, Deutschland	40,00	40,00
Hamburg Fuelling Services GbR, Hamburg, Deutschland	25,00	25,00
Hamburg Tank Service GbR, Hamburg, Deutschland	33,30	33,30
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00	20,00
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00	50,00
interpersonal GmbH, Hamburg, Deutschland	35,00	35,00
Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz	40,00	40,00
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00	50,00
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald, Deutschland	49,00	49,00
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg, Deutschland	50,00	50,00
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00	50,00
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,00	5,00
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Arnstadt, Deutschland	50,00	50,00
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88	5,88
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00	10,00
RSW Fuel Company, LLC, Orlando, USA	10,00	10,00
Rydes GmbH, Berlin, Deutschland	11,40	11,40
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, USA	5,56	5,56
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00	40,00
STL Fuel Company, LLC, Washington, D.C., USA	10,00	10,00
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld, Deutschland	46,45	46,45
Tolmachevo Catering OOO, Nowosibirsk, Russische Föderation	26,00	26,00
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg, Deutschland	20,00	20,00
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00	12,00
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg, Deutschland	20,00	20,00
Zhengzhou Airport International Cargo Terminal Co., Ltd, Zhengzhou Provinz Henan, China	49,00	49,00

¹⁾ 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

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 24. Februar 2025

Der Vorstand



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Recht,
Arbeitsdirektor



Till Streichert
Mitglied des Vorstands
Finanzen



Grazia Vittadini
Mitglied des Vorstands
Chief Technology Officer



Dieter Vranckx
Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer



Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Abschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Unternehmensregister eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der „Konzern“ oder „Lufthansa Group“) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024, 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 nicht-finanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernerklärung sowie die in Abschnitt Chancen- und Risikobericht unter der Überschrift „Beschreibung des internen Kontrollsystems“ enthaltenen Informationen des zusammengefassten Lageberichts beschriebenen wesentlichen Merkmale des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben aufgrund der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK 2022)) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Des Weiteren haben wir die über die Vorjahresangabe hinausgehenden lageberichts-fremden Angaben zu den Geschäftsjahren 2020, 2021 und 2022 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im zusammengefassten Lagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden: „IFRS Accounting Standards“), 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 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 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 am Zielflughafen.

Die zum Geschäftsjahresende noch in den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten verbliebenen 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 sogenannte Breakage erfolgswirksam als Umsatz 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 geschäftsmodell-spezifischen 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 systemimmanente komplexe Berechnungsverfahren zu Grunde, welche ermessensbehaftet sind. Dies bezieht sich insbesondere auf die Umsatzerlöse aus der Auflösung der Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten 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 aus Kundenbindungsprogrammen sowie die Abgrenzung der sogenannten Breakage-Umsatzerlöse 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 2024 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 unternehmensinternen 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 Konzerns 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 Breakage-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 Verbindlichkeiten 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 „2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „3. Erlöse aus den Verkehrsleistungen“ und „40. Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten“ des Konzernanhangs.



2. Bewertung eigener und geleaster Flugzeug

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen Flugzeuge stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des Lufthansa Konzerns dar. Zu den ausgewiesenen Flugzeugen gehören Flugzeuge, die im rechtlichen Eigentum des Konzerns stehen und von diesem genutzt werden sowie geleaste Flugzeuge. Weiterhin gibt es Flugzeuge, die im Rahmen von Sale-and-lease-back Transaktionen verkauft wurden und zurückgemietet werden.

Flugzeuge werden entweder von den operativen Fluggesellschaften oder von Flugzeugbesitzgesellschaften bilanziert. Hierbei werden wesentliche Komponenten eines Flugzeugs im Falle unterschiedlicher Nutzungsdauern separat bilanziert und beschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen als separate Komponente bilanziell erfasst. Sofern die jeweiligen Ansatzkriterien erfüllt sind, werden die Kosten für regelmäßig durchgeführte umfangreiche Wartungsarbeiten (zum Beispiel bei Generalüberholung von Flugzeugen oder großen Triebwerksüberholungen) ebenfalls als separate Komponente aktiviert.

Im Falle konzerninterner Transaktionen (zum Beispiel bei konzerninternen Verkäufen oder Einbringungen) müssen auf Konzernebene im Rahmen der Konsolidierung Anpassungsbuchungen vorgenommen werden, um die Vermögenswerte weiterhin zu fortgeführten Konzern-Anschaffungs-/Herstellungskosten zu bilanzieren.

Die Werthaltigkeit der Flugzeuge, welche im Rahmen der Operativen Konzernplanung (OKP) weiterhin für den Einsatz im Flugbetrieb vorgesehen sind, wird anhand der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) ermittelt, denen die Flugzeuge zugeordnet sind. Im Rahmen der Einschätzung der Werthaltigkeit eigener und geleaster Flugzeuge im Konzernabschluss haben die gesetzlichen Vertreter Planungsannahmen im Rahmen der OKP zu treffen, die maßgeblichen Einfluss auf die Bewertung der jeweiligen ZGE haben.

Aus unserer Sicht war die Bewertung von eigenen und geleasteten Flugzeugen im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da der Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens aufgrund des Komponentenansatzes einerseits und eine Eliminierung erforderlicher konzerninterner Transaktionen andererseits eine sehr hohe Komplexität aufweist, sodass ein erhöhtes Risiko einer fehlerhaften Bilanzierung besteht. Ferner beruht die Werthaltigkeit des Postens regelmäßig auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf die der Bewertung der ZGE zugrunde liegenden OKP.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Bewertung eigener und geleaster Flugzeuge auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlerrisiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der fortgeführten Konzernanschaffungs-/Herstellungskosten der Flugzeuge sowie der sachgerechten bilanziellen Abbildung einzelner Komponenten haben wir die Darstellung konzerninterner Transaktionen durch Abstimmung der bei der Zwischenergebniseliminierung genutzten Meldedaten, die auf Ebene der jeweiligen Konzerngesellschaft eingebucht werden, und Nachberechnung der Anpassungsbuchungen nachvollzogen. Weiterhin haben wir uns im Rahmen unserer substantiell analytischen Prüfungshandlungen zunächst eine Erwartungshaltung auf Basis unserer Kenntnis der Bestandsflotte, der Abschreibungen sowie der Zu- und Abgänge von Flugzeugen im Geschäftsjahr für den Postensaldo zum Bilanzstichtag gebildet. Unsere Erwartungshaltung haben wir anschließend mit den gebuchten fortgeführten Konzernanschaffungs-/Herstellungskosten sowie gebuchten Abschreibungen für Flugzeuge abgeglichen. Für etwaige Abweichungen und/oder Auffälligkeiten im Rahmen dieser substantiell analytischen Prüfungshandlungen haben wir untersucht, ob sie plausibel und begründet waren.

Für geleaste Flugzeuge sowie im Falle von Sale-and-lease-back Transaktionen haben wir zunächst die zugrunde liegenden Verträge gelesen und im Hinblick auf die Auswirkungen der Vertragsinhalte auf die Bewertung, bei Sale-and-lease-back Transaktionen insbesondere in Hinblick auf die Realisierung und/oder Abgrenzung entsprechender Buchgewinne, gewürdigt. Aus derartigen Transaktionen entstandene und aktivierte Nutzungsrechte sowie passivierte Leasingverbindlichkeiten haben wir anhand der zugrunde liegenden Vertragsdaten nachberechnet und mit den gebuchten Werten zum Bilanzstichtag abgestimmt.

Für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge im Konzernabschluss ist die Zuordnung der Flugzeuge zu und die Werthaltigkeit der jeweiligen ZGE als Ganzes ausschlaggebend. Die Zuordnung der Flugzeuge zu den einzelnen ZGE haben wir zum einen durch Abstimmung der übertragenen Bilanzwerte in den ZGE Werthaltigkeitstest nachvollzogen. Zum anderen haben wir die inhaltliche Zuordnung anhand eines Abgleichs zu einer Flottenliste pro Fluggesellschaft nachvollzogen, da die Zuordnung des Flugzeugs in die ZGE der Fluggesellschaft erfolgt, die das Flugzeug betreibt. Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge, die im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns stehen und weiter im Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, haben wir unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten 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 der gesetzlichen Vertreter zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen



und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren Analystenschätzungen, sowohl für die Gesellschaft als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen. Weiterhin haben wir den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Werthaltigkeitstest methodisch gewürdigt und beurteilt, ob sich ein Abschreibungsbedarf für die jeweilige ZGE ergibt, der auf die Flugzeuge allokiert werden muss.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung von eigenen und geleasten Flugzeugen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bewertung der Flugzeuge verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang Kapitel „2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „19. Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten“, „22. Leasingverhältnisse“ und „9. 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 der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf den künftigen operativen Geschäftsverlauf der steuerpflichtigen Konzerngesellschaften abhängig. Die gesetzlichen Vertreter haben für die Geschäftsjahre 2025 bis 2028 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 besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da dieser in hohem Maße von den Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich eines ausreichenden zu versteuernden Einkommens insbe-

sondere vor dem Hintergrund der aktuellen weltweiten sicherheits-, wirtschaftspolitischen und regulatorischen Entwicklungen, unter anderem dem Russland-/Ukraine-Krieg, und möglichen weitergehenden Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs sowie zusätzlichen, branchenspezifischen Entwicklungen, unter anderem in Bezug auf Engpässe bei Lieferungen von Flugzeugen, Triebwerken und Ersatzteilen, 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 der gesetzlichen Vertreter 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 der gesetzlichen Vertreter, Nachrechnen und Verplausibilisieren sowie durch Analyse der Überleitungspositionen nachvollzogen.

Wir haben die von Seiten der gesetzlichen Vertreter 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 der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „14. Ertragsteuern“.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats in Kapitel „Bericht des Aufsichtsrats“ des Geschäftsberichts verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Konzernklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Konzernklärung, die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) sowie die oben genannten im Konzernlagebericht enthaltenen 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

- die Kennzahlen in Kapitel „Kennzahlen“,
- das Kapitel „Der Vorstand“,
- 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 Accounting Standards, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, 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;
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile



zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, 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 Sachhalts 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-2024-12-31-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 2024 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 des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) 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 des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;

- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 7. Mai 2024 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 Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Artikel 2 Nummer 22 der Richtlinie 2006/43/EG in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 der Richtlinie 2013/34/EU;
- Diverse vereinbarte Untersuchungshandlungen und Bestätigungsleistungen, die sich aus vertraglichen Verpflichtungen (insbesondere aus Mietverträgen, Kreditverträgen und Verträgen zur Altersversorgung) ergeben;
- Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Verkauf einer Geschäftssparte und für die Vorbereitung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung;
- Erteilung von Comfort Letter auf der Grundlage des IDW PS 910;
- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG;
- Freiwillige und gesetzliche Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2024;
- Prüfung der Albatros Service Center GmbH, Köln, gemäß § 24 FinVermV.



Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Jörg Bösser.

Eschborn/Frankfurt am Main, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösser
Wirtschaftsprüfer

Dustin Jansen
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 2024 gewährte und geschuldete Vergütung sowie über die für das Geschäftsjahr 2024 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 2024 findet sich in Tabelle T208. Weitere detaillierte Informationen zu den Vergütungssystemen für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG sind auf der Website der Gesellschaft dargestellt.

<https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/vorstand/vorstandsverguetungssystem.html>

Rückblick auf das Vergütungsjahr 2024

Wirtschaftlich ein herausforderndes Jahr für die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group hat erneut ein sehr herausforderndes Geschäftsjahr hinter sich. Die Ausläufer der Coronakrise, wie zum Beispiel verzögerte Flugzeugauslieferungen oder der notwendige Erfahrungsaufbau bei neu eingestelltem Personal, sind noch in der gesamten Airline-Industrie spürbar. Während das Geschäftsfeld Technik durch die weltweit zunehmende Nachfrage nach Wartung- und Instandhaltung Rekordergebnisse erzielen konnte, war das Airline-Kerngeschäft und hier insbesondere Lufthansa Airlines mit ausbleibenden Flugzeuglieferungen, Streikkosten, steigenden Gebühren sowie steigendem Preisdruck durch das weltweite Kapazitätswachstum konfrontiert. Vor diesem Hintergrund musste die Jahresprognose zweimal angepasst werden, zu Beginn des zweiten Quartals ausgelöst durch die Auswirkungen der Streiks, zu Beginn des dritten Quartals durch den marktbedingten Rückgang der Durchschnittserlöse in allen Verkehrsgebieten, besonders in Asien.

Dennoch hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2024 die Fokussierung der Lufthansa Group auf das Airline-Kerngeschäft durch wesentliche M&A-Aktivitäten konsequent vorangetrieben. Hervorzuheben sind hier insbesondere die erfolgte Freigabe durch die EU-Kommission für die Beteiligung an ITA Airways sowie der Vollzug des Verkaufs des Zahlungsanbieters Lufthansa Air-Plus Servicekarten GmbH. Der Aufbau von Lufthansa City Airlines, der konsequente Ausbau von Discover Airlines sowie der erfolgreiche Turnaround von Brussels Airlines und Eurowings tragen dazu bei, dass die Lufthansa Group internationaler, wettbewerbs- und widerstandsfähiger geworden ist. Auch die operative Stabilität konnte dabei trotz weiterhin großen Herausforderungen und Engpässen in der gesamten Branche deutlich verbessert werden.

Veränderungen im Vorstand

In einer außerordentlichen Sitzung im Februar 2024 hat der Aufsichtsrat eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen. Diese umfasst neben einer Verkleinerung des Vorstands von sechs auf fünf Mitglieder eine Neuordnung der Verantwortungsbereiche.

Im Rahmen dieser Umstrukturierung sind Christina Foerster, Harry Hohmeister und Detlef Kayser zum 30. Juni 2024 aus dem Vorstand ausgeschieden. Gleichzeitig bestellte der Aufsichtsrat Grazia Vittadini als Mitglied des Vorstands, Ressort „Technik & IT“ und Dieter Vranckx als Mitglied des Vorstands, Ressort „Globale Märkte & kommerzielle Steuerung Hubs“, jeweils mit Wirkung zum 1. Juli 2024 in den Vorstand.

Remco Steenbergen hat sein Mandat im Vorstand, Ressort Finanzen, mit Wirkung zum Ablauf des 7. Mai 2024, dem Tag der Hauptversammlung, niedergelegt. Der Aufsichtsrat hat in der außerordentlichen Sitzung im Februar die Niederlegung des Vorstandsmandats durch Remco Steenbergen mit Wirkung zum Ablauf des 7. Mai 2024 zur Kenntnis genommen und dem Abschluss einer Aufhebungsvereinbarung zum 30. Juni 2024 zugestimmt. Michael Niggemann hat nach dem Ausscheiden von Remco Steenbergen das Finanzressort interimistisch neben seinen bisherigen Aufgaben übernommen. Ab dem 1. Juli 2024 bestand der Vorstand damit nur noch aus vier Mitgliedern.

Mit Till Streichert konnte mit Wirkung zum 15. September 2024 ein neuer Finanzvorstand gewonnen werden. Im Rahmen seiner Bestellung hat der Aufsichtsrat Till Streichert angesichts seiner langjährigen Erfahrung und herausragenden Reputation als Finanzvorstand als herausgehobenes Mitglied des Vorstands qualifiziert. Seit dem 15. September 2024 besteht der Vorstand somit aus fünf Mitgliedern.

Abstimmung zum Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 auf der Hauptversammlung 2024

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands wurde der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 vorgelegt und wurde von den Aktionärinnen und Aktionären mit einer großen Zustimmung von 89,47 % gebilligt. Bei der Abstimmung über den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 auf der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 erhielt dieser – trotz grundsätzlich positiver Rückmeldungen zum Aufbau und zur Transparenz – jedoch die Unterstützung von nur 73,21 % der teilnehmenden Aktionärinnen und Aktionäre.

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2024 mit den von Investorensseite geäußerten Bedenken und Anregungen intensiv auseinandergesetzt. Wie diese bei der Erstellung dieses Vergütungsberichts, den Vergütungsentscheidungen des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2024 sowie der Weiterentwicklung des Vergütungssystems berücksichtigt wurden, ist in der folgenden Tabelle dargestellt:



T207 UMGANG MIT INVESTORENFEEDBACK IM JAHR 2024

Investorenfeedback	Reaktion von Lufthansa
Keine ausreichenden Informationen zur Peergroup im Rahmen der Angemessenheitsprüfung des Aufsichtsrats	Detailliertere Angaben zu der im Rahmen der Angemessenheitsprüfung des Aufsichtsrats für die Marktüblichkeit der Vorstandsvergütung herangezogenen Vergleichsgruppe im vorliegenden Vergütungsbericht.
Kritik an der Höhe der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung	Im vom Aufsichtsrat mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2025 beschlossenen Vergütungssystem wurde die Höhe der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung bei Neu- und Wiederbestellungen auf ca. 30 % der Grundvergütung reduziert.
Ambitioniertere Zielerreichungskurve für den relativen Total Shareholder Return (TSR) im LTI	Mit der asymmetrischen Ausgestaltung der Zielerreichungskurve wird ein ausgewogenes Chancen-Risiko-Profil gewährleistet. Mit dem Branchenindex wird darüber hinaus eine anspruchsvolle Vergleichsgruppe herangezogen. Im deutschen Vergleichsmarkt ist eine Zielerreichungskurve, bei der der Zielwert der Median-Performance entspricht, weiterhin marktüblich. Der Aufsichtsrat wird die Ausgestaltung der Zielerreichungskurve mit Blick auf die Marktpraxis und die Performance der Vergleichsgruppe weiterhin regelmäßig überprüfen.
Laufzeit des LTI von fünf statt vier Jahren	Die Bemessung der Leistungskriterien über einen Zeitraum von vier Jahren für den LTI entspricht dem Marktstandard und steht im Einklang mit § 87 AktG sowie den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Zudem entspricht das Vorgehen der Marktpraxis in Deutschland.
Bedienung der variablen Vergütungskomponenten in Aktien statt bar	Das Vorstandsvergütungssystem sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit einer Bedienung in Aktien der Gesellschaft vor. Ein Investment des Vorstands in Aktien der Gesellschaft und damit ein Alignment mit Aktionärsinteressen wird durch die bestehenden Share Ownership Guidelines bereits gewährleistet.

Anpassung am Vergütungssystem für den Vorstand ab dem Geschäftsjahr 2025

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 5. Dezember 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2025 Anpassungen an dem von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 gebilligten Vergütungssystem beschlossen.

Das angepasste Vergütungssystem wird der ordentlichen Hauptversammlung am 6. Mai 2025 zur Billigung vorgelegt. Eine Übersicht der wesentlichen Anpassungen ist in Grafik [G39 Anpassungen am Vergütungssystem 2025](#) in diesem Bericht sowie im Rahmen der Einberufung zur Hauptversammlung 2025 auf der Website der Gesellschaft dargestellt.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands

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

Der Aufsichtsrat ist für die Struktur des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands und die Festsetzung der individuellen Bezüge zuständig. Das Präsidium unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei wesentlichen Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Das Vergütungssystem für das Geschäftsjahr 2024 im Überblick

Die Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 basiert auf dem von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 gebilligten Vergütungssystem, welches seit dem Jahr 2023 für alle aktiven Vorstandsmitglieder gilt und auch im Geschäftsjahr 2024 für alle Vorstandsmitglieder zur Anwendung kam. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands, die diesen jeweils zugrunde liegenden Zielsetzungen sowie die konkrete Anwendung im Geschäftsjahr 2024.

T208 VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2024

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	<ul style="list-style-type: none"> – Jährliche Grundvergütung – Auszahlung in zwölf Monatsraten – Vorstandsvorsitz: 1.892.000 EUR – Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 1.118.000 EUR – Ordentliches Vorstandsmitglied: 860.000 EUR
Nebenleistungen		<ul style="list-style-type: none"> – Dienstwagen inklusive Fahrer, branchenüblichen Flugvergünstigungen für private Flugreisen, Versicherungsprämien
Altersversorgung	Soll eine adäquate Altersversorgung absichern	<ul style="list-style-type: none"> – Jährliche Zuführung eines festen Betrags im Rahmen eines beitragsorientierten Systems – Vorstandsvorsitz: 990.000 EUR – Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 585.000 EUR – Ordentliches Vorstandsmitglied: 450.000 EUR
Erfolgsabhängige Vergütung		
Einjährige variable Vergütung (STI)	Soll ein profitables Wachstum unter Berücksichtigung der Liquiditätssteuerung sowie der Gesamtverantwortung des Vorstands und der individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder unterstützen	<ul style="list-style-type: none"> – Adjusted EBIT versus Zielwert (40 %) – Adjusted Free Cashflow versus Zielwert (40 %) – Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele (20 %) – Individueller Leistungsfaktor (Bonus/Malus, 0,8 - 1,2) – Cap: 200 % des Zielbetrags – Auszahlung: in bar oder in Aktien
Mehrjährige variable Vergütung (LTI)	Soll eine nachhaltig positive Entwicklung des Unternehmenswerts fördern, bei gleichzeitiger Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit denen der Aktionärinnen und Aktionäre	<ul style="list-style-type: none"> – Bedingte Zuteilung virtueller Lufthansa Aktien mit vierjähriger Laufzeit; – Endgültige Anzahl virtueller Aktien abhängig von: <ul style="list-style-type: none"> – Adjusted ROCE während der Performanceperiode versus jährlicher Zielwert (50 %) – Relativer TSR der Lufthansa Aktie versus Branchenindex NYSE Arca Global Airlines Index (30 %) – Strategische und Nachhaltigkeitsziele (20 %) – Wertentwicklung abhängig von der absoluten Entwicklung der Lufthansa Aktie (inkl. Dividenden) während der Programmlaufzeit – Cap: 200 % des Zielbetrags – Auszahlung: in bar oder in Aktien

Bestandteil	Zielsetzung	Ausgestaltung
Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit		
Einvernehmliche Beendigung	Soll unangemessen hohe Abfindungszahlungen vermeiden	<ul style="list-style-type: none"> – Abfindung begrenzt auf Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal zwei Jahresvergütungen (Abfindungshöchstgrenze)
Nachvertragliches Wettbewerbsverbot	Dient dem Schutz des Unternehmensinteresses	<ul style="list-style-type: none"> – 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-Monats-Frist)
Wechsel der Unternehmenskontrolle	Soll die Unabhängigkeit in Übernahme-situationen sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> – Abfindungszahlung in Höhe der Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal 100 % der Abfindungshöchstgrenze
Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2024.		
Weitere Vergütungsregelungen		
Share Ownership Guidelines	Soll die Aktienkultur und die enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionärinnen und Aktionäre stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Verpflichtung zur Investition in Lufthansa Aktien innerhalb eines Zeitraums von vier Jahren – Vorstandsvorsitz: 200 % der Grundvergütung – Ordentliches Vorstandsmitglied: 100 % der Grundvergütung – Halteverpflichtung für die Zeit der Vorstandstätigkeit; ratierlicher Abbau des Aktienbestands in Höhe von jährlich 25 % nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand
Compliance- und Performance-Clawback	Soll eine nachhaltige Unternehmensentwicklung sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> – Möglichkeit des Aufsichtsrats, STI und LTI einzubehalten oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern
Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2024.		
Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG	Soll unkontrolliert hohe Auszahlungen vermeiden	<ul style="list-style-type: none"> – Kürzung der variablen Bezüge bei Überschreitung der Höchstgrenze für ein Geschäftsjahr: <ul style="list-style-type: none"> – Vorstandsvorsitz: 11,0 Mio. EUR – Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 6,5 Mio. EUR – Ordentliches Vorstandsmitglied: 5,0 Mio. EUR



Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat sich auch für das Geschäftsjahr 2024 ausführlich mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst und die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung überprüft und als angemessen eingestuft.

Im Rahmen der Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung berücksichtigt der Aufsichtsrat die Üblichkeit der Vergütung und betrachtet dazu die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung vergleichbarer Unternehmen (horizontaler Vergleich). Als Vergleichsmarkt werden jeweils alle zum entsprechenden Zeitpunkt im DAX40 und MDAX notierten Unternehmen herangezogen, da diese hinsichtlich der Unternehmensgröße zum Stichtag der Betrachtung vergleichbar sind. Damit werden die größten börsennotierten Gesellschaften Deutschlands erfasst und gleichzeitig der Tatsache Rechnung getragen, dass die Deutsche Lufthansa AG im MDAX notiert ist.

Um die relative Unternehmensgröße der Deutschen Lufthansa AG in diesem Vergleichsmarkt zu berücksichtigen, erfolgt zusätzlich eine Größeneinordnung anhand der gleich gewichteten Kriterien Umsatz, Anzahl der Mitarbeitenden und Marktkapitalisierung. Bei der Überprüfung der

Angemessenheit und Marktüblichkeit werden die Ziel- und Maximalvergütungen auf der Basis dieser Größeneinordnung der Deutschen Lufthansa AG in dem genannten Vergleichsmarkt bewertet.

Darüber hinaus bewertet der Aufsichtsrat bei der Überprüfung auch das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt (vertikaler Vergleich), auch in der zeitlichen Entwicklung (siehe T221). Die Belegschaft insgesamt setzt sich zusammen aus dem oberen Führungskreis sowie außertariflich und tariflich angestellten Mitarbeitenden, bezogen auf die deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund.

Zielvergütung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die den Vorstandsmitgliedern für die Geschäftsjahre 2024 und 2023 zugesagte Vergütung differenziert nach dem Vorsitzenden, dem vom Aufsichtsrat als herausgehobenes Mitglied qualifizierten Vorstandsmitglied für das Ressort „Finanzen“ sowie den übrigen ordentlichen Vorstandsmitgliedern bei einer ganzjährigen Tätigkeit im Vorstand. Im Geschäftsjahr 2024 gab es keine Vergütungsanpassungen.

T209 ZIELVERGÜTUNG UND RELATIVER ANTEIL 2024 UND 2023

	Vorstandsvorsitzender				Herausgehobenes Vorstandsmitglied Ressort „Finanzen“				Ordentliche Vorstandsmitglieder			
	2024 in Tsd. €	2024 Anteil	2023 in Tsd. €	2023 Anteil	2024 in Tsd. €	2024 Anteil	2023 in Tsd. €	2023 Anteil	2024 in Tsd. €	2024 Anteil	2023 in Tsd. €	2023 Anteil
Feste Vergütung												
Grundvergütung	1.892	33,6 %	1.892	33,6 %	1.118	33,6 %	1.118	33,6 %	860	33,6 %	860	33,6 %
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung 2024 (2023)	1.320	23,4 %	1.320	23,4 %	780	23,4 %	780	23,4 %	600	23,4 %	600	23,4 %
Mehrjährige variable Vergütung 2024 (2023)	2.420	43,0 %	2.420	43,0 %	1.430	43,0 %	1.430	43,0 %	1.100	43,0 %	1.100	43,0 %
Zieldirektvergütung	5.632	100 %	5.632	100 %	3.328	100 %	3.328	100 %	2.560	100 %	2.560	100 %

Maximalvergütung

Ergänzend zu den betragsmäßigen Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung hat der Aufsichtsrat entsprechend § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für jedes Vorstandsmitglied eine Maximalvergütung für die Gesamtvergütung eines Geschäftsjahres vorgesehen. Diese Maximalvergütung liegt seit dem Geschäftsjahr 2023 für den Vorstandsvorsitzenden bei 11 Mio. EUR, für das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied bei 6,5 Mio. EUR und für die weiteren ordentlichen Vorstandsmitglieder bei 5 Mio. EUR und bezieht sich auf den tatsächlichen Aufwand beziehungsweise die tatsächliche Auszahlung der für ein Geschäftsjahr zugesagten Vergütung (inklusive Nebenleistungen und Versorgungsaufwand). Sollte die Vergü-

tung für ein Geschäftsjahr die genannte Höchstgrenze überschreiten, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2024

Da der Auszahlungsbetrag für die mehrjährige variable Vergütung 2024 aufgrund der vierjährigen Performanceperiode erst zum 31. Dezember 2027 feststeht, kann über die Einhaltung der Maximalvergütung für die im Geschäftsjahr 2024 zugesagte Vergütung abschließend erst im Rahmen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2027 informiert werden.

Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2021

Für das Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat einen Aufwandshöchstbetrag für die für das Geschäftsjahr 2021 zugesagte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder festgelegt. Mit der Beendigung der Performanceperiode der für das Geschäftsjahr 2021 zugesagten mehrjährigen variablen Vergütung (LTI 2021) zum 31. Dezember 2024 steht fest, dass dieser Höchstbetrag bei keinem der im Geschäftsjahr 2021 aktiven Vorstandsmitglieder überschritten worden ist. Eine detaillierte Übersicht der Aufwandsbeträge der für das Geschäftsjahr 2021 den einzelnen Vorstandsmitgliedern zugesagten Vergütung einschließlich der jeweiligen Höchstbeträge ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

T210 MAXIMALVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011		Christina Foerster Vorstand 01.01.2020 bis 30.06.2024		Harry Hohmeister Vorstand 01.01.2013 bis 30.06.2024		Detlef Kayser Vorstand 01.01.2019 bis 30.06.2024		Michael Niggemann Vorstand seit 01.01.2020		Remco Steenbergen Vorstand 01.01.2021 bis 07.05.2024 ²⁾	
	2021	2021 (Max.)	2021	2021 (Max.)	2021	2021 (Max.)	2021	2021 (Max.)	2021	2021 (Max.)	2021	2021 (Max.)
Feste Vergütung												
Grundvergütung	1.634	1.634	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860
Nebenleistungen	42	42	44	44	41	41	33	33	42	42	63	63
Summe	1.676	1.676	904	904	901	901	893	893	902	902	923	923
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung 2021 ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mehrjährige variable Vergütung (LTI 2021)	3.140	4.180	1.652	2.200	1.652	2.200	1.652	2.200	1.652	2.200	-	-
Summe	3.140	4.180	1.652	2.200	1.652	2.200	1.652	2.200	1.652	2.200	0	0
Versorgungsaufwand	871	871	461	461	453	453	457	457	467	467	450	450
Gesamtvergütung	5.687	6.727	3.017	3.565	3.006	3.554	3.002	3.550	3.021	3.569	1.373	1.373
Maximalvergütung gem. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG		9.500		5.000		5.000		5.000		5.000		5.000

¹⁾ Für das Geschäftsjahr 2021 erfolgte aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie keine Zusage einer einjährigen variablen Vergütung durch den Aufsichtsrat an die Mitglieder des Vorstands.

²⁾ Remco Steenbergen hat gemäß Ausscheidensvereinbarung keinen Anspruch auf die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021.

Variable Vergütung im Geschäftsjahr 2024

Die Leistungskriterien für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung sind abgeleitet aus den strategischen Zielen und der operativen Steuerung des Unternehmens. Sie zielen auf eine Steigerung der Profitabilität, die gleichzeitig Wachstumsanreize setzt, und berücksichtigen die Bedeutung der Liquiditätssteuerung (inkl. Investitionstätigkeit) sowie eines optimalen Kapitaleinsatzes. Aus diesem Grund bilden das Adjusted EBIT, der Adjusted Free Cashflow sowie der Adjusted ROCE als die maßgeblichen Steuerungsgrößen der Lufthansa Group die wesentlichen Leistungskriterien der variablen Vergütung. Unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und weiterer Stakeholder soll so die Nachhaltigkeit des Wirtschaftens sichergestellt und der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung der Lufthansa Group Rechnung getragen werden.

Auf der Basis des Vergütungssystems hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 die Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte der finanziellen Ziele und der im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung festgelegt. Der Aufsichtsrat hat dabei darauf geachtet, dass die Zielsetzungen anspruchsvoll und ambitioniert sind.

Sowohl in der einjährigen als auch in der mehrjährigen variablen Vergütung liegt die mögliche Bandbreite der Zielerreichung sowohl für die einzelnen finanziellen Ziele als auch die Nachhaltigkeitsziele zwischen 0 % und 200 %.

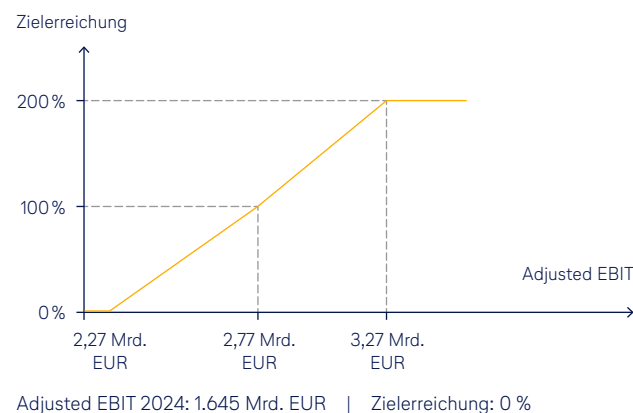
Einjährige variable Vergütung (STI 2024)

Die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 orientiert sich zu 80 % an finanziellen Zielen und zu 20 % an Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

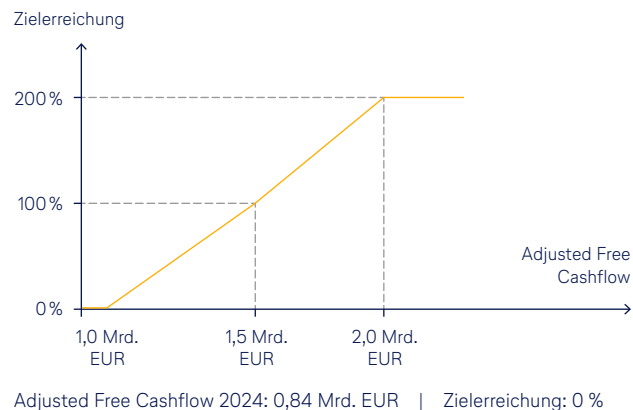
Im Sinne einer wertorientierten Unternehmenssteuerung wird mit dem Adjusted EBIT und dem Adjusted Free Cashflow, die mit jeweils 40 % in die Zielerreichung eingehen, bei den finanziellen Zielen auf die wesentlichen Steuerungsgrößen des Konzerns abgestellt. Für das Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele in der einjährigen variablen Vergütung wie in den Vorjahren die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ festgelegt und damit die Interessen der wesentlichen Stakeholder berücksichtigt.

Die Zielwerte für die finanziellen Ziele werden vom Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Budgetplanung und der mittelfristigen Finanzplanung des Konzerns für das bevorstehende Geschäftsjahr festgelegt. Der Zielwert für das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2024 bei 2,77 Mrd. EUR. Für das Leistungskriterium Adjusted Free Cashflow lag der Zielwert bei 1,5 Mrd. EUR. Zwischenwerte werden linear interpoliert. Die Zielwerte sowie die Zielerreichung für die finanziellen Ziele im Geschäftsjahr 2024 sind in den Grafiken dargestellt.

G29 STI 2024: ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG ADJUSTED EBIT



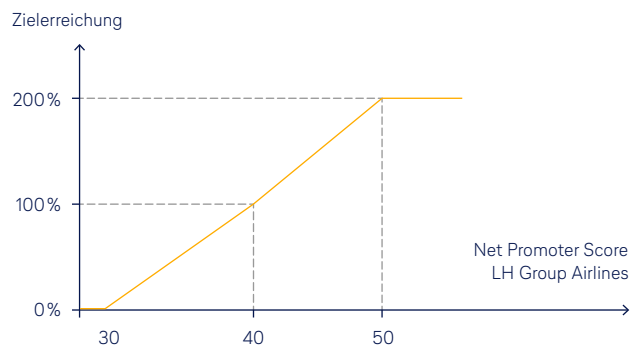
G30 STI 2024: ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG ADJUSTED FREE CASHFLOW



Insgesamt ergibt sich für die finanziellen Ziele in der einjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 damit eine Zielerreichung von 0 %.

Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunde“ wird der Net Promoter Score¹⁾ (➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung**), also die Weiterempfehlungsrate der Kundinnen und Kunden, über alle LH Group Airlines (Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Euro-wings) herangezogen. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

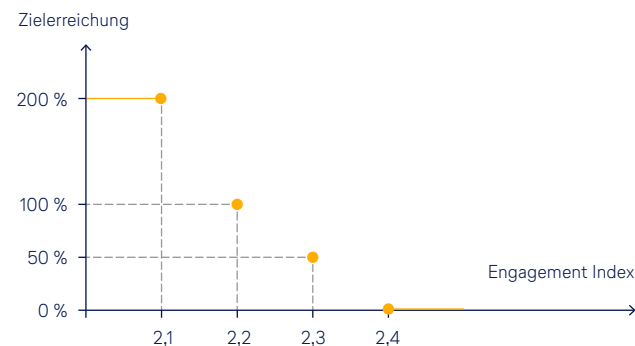
G31 STI 2024: NACHHALTIGKEITSZIEL „KUNDE“



Net Promoter Score: 31 | Zielerreichung: 10 %

Für den Parameter „Mitarbeiter“ wird der sogenannte Engagement Index betrachtet (➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung**), 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.

G32 STI 2024: NACHHALTIGKEITSZIEL „MITARBEITER“



Engagement Index: 2,2 | Zielerreichung: 100 %

Die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ gehen jeweils mit 10 % in den STI 2024 ein.

Insgesamt ergibt sich damit für den STI 2024 aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele eine Zielerreichung von 11 %.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, beim STI im Rahmen der Bewertung der individuellen Leistung jedes einzelnen Vorstandsmitglieds einen individuellen Leistungsfaktor (Bonus-/Malus-Faktor) in Höhe von 0,8 bis 1,2 anzuwenden. Basis hierfür bilden die jährlich zwischen dem Aufsichtsrat und den einzelnen Vorstandsmitgliedern festgelegten individuellen Zielvereinbarungen. Diese umfassen neben den individuellen Zielen für die einzelnen Vorstandsmitglieder gleichzeitig übergreifende Ziele für den Gesamtvorstand, um der kollektiven Verantwortung der Vorstandsmitglieder als Organ Rechnung zu tragen.

Präsidium und Aufsichtsrat haben zum Ende des Geschäftsjahres 2024 die Erreichung der individuellen Ziele bewertet. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorab festgelegten individuellen und kollektiven Ziele für das Geschäftsjahr 2024 und deren Beurteilung für die Festlegung des individuellen Leistungsfaktors für den STI 2024.

¹⁾ Der Net Promoter Score ist eine eingetragene Marke von Bain & Company, Inc., Fred Reichheld und Satmetrix Systems, Inc.

T211 STI 2024: INDIVIDUELLER LEISTUNGSFAKTOR

Ziele 2024: Operationalisierung der LH Group Strategie, insbesondere

Beurteilung der Umsetzung in 2024

Stärkung Multi-brand-, -hub & -AOC: insbesondere Übernahme eines Minderheitsanteils an ITA Airways; Betriebsbeginn Lufthansa City Airlines; Zielbild für das LH Group Markenportfolio

Übernahme ITA in 2024 nahezu abgeschlossen; erfolgreiche Betriebsaufnahme Lufthansa City Airlines; erfolgreicher Ausbau Discover Airlines; LH Group Marke klar definiert

Kundenerlebnis: insbesondere Stabilisierung bei Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit bis Sommer 2024; Einführung neues Kabinenprodukt „Allegris“

Flugbetrieb in 2024 im Vergleich zu 2023 noch nicht weit genug stabilisiert. Einführung „Allegris“ begonnen und im Flugbetrieb

Human Resources: Verankerung der „Cultural Journey“

Gruppenweites Kulturprogramm in den großen Business Units ausgerollt

Digitalisierung: Weiterentwicklung der digitalen Services inkl. Integration des Vielfliegerprogramms Miles & More; Harmonisierung der Customer Services über alle digitalen Kanäle hinweg

Lufthansa Group für weltweit beste Airline App 2024 ausgezeichnet; Miles & More in Airline Apps integriert; digitaler Check-in für Hub Airlines harmonisiert

ESG / Flotte: Implementierung von Maßnahmen zur Erreichung der Emissionsziele gemäß CO₂-Reduktionspfad; Fortführung der Flottenmodernisierung

Einführung neuer emissionsarmer Flugzeuge verzögert sich; gute Ergebnisse in ESG-Rankings, die LH Group positiv vom Wettbewerb absetzen

Profitabilität: Höhere Profitabilität der Lufthansa Group Airlines; Umsetzung des LHT-Wachstumsprogramms „Ambition 2030“; Abschluss des Verkaufs der AirPlus

Profitabilität im Konzern gut, allerdings nicht bei Lufthansa Airlines; LHT-Ergebnis 2024 auf Vorjahres-Rekordniveau; Verkauf der AirPlus abgeschlossen

Organisation: Schärfung der Verantwortlichkeiten innerhalb der Matrixorganisation sowie zu den Lufthansa Group Airlines in Verbindung mit einer verbesserten Kommunikations- und Kooperationskultur; Überarbeitung der Governance-Strukturen zur Sicherstellung eines einheitlichen Führungs- und Entscheidungsverständnisses

Organisatorische Neuordnung gemäß neuer Geschäftsverteilung; Engagement Index erneut auf Bestniveau der Vorkrisenzeit; Programmstart „Target Operating Model 2026“

Unter Berücksichtigung der kollektiven Leistung sowie der individuellen Wertbeiträge der Vorstandsmitglieder hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für alle Vorstandsmitglieder einen individuellen Leistungsfaktor in Höhe von 1,0 festgelegt. Für jedes Vorstandsmitglied erfolgte sodann eine Multiplikation des Leistungsfaktors mit der Gesamtzielerreichung aus den finanziellen Zielen sowie den Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

G33 ZIELERREICHUNG STI 2024

	Ziel	Ist/Max (in %)
Adjusted EBIT (40 % Gewichtung)		0/200
Adjusted Free Cashflow (40 % Gewichtung)		0/200
Net Promoter Score (10 % Gewichtung)		10/200
Engagement Index (10 % Gewichtung)		100/200
Individueller Leistungsfaktor (0,8 – 1,2)		1,0/1,2
Gesamt		11/200

Die Gesamtzielerreichung und der sich daraus ergebende Auszahlungsbetrag für den STI 2024 sind in der nachfolgenden Tabelle individuell für die Mitglieder des Vorstands dargestellt.

T212 GESAMTZIELERREICHUNG UND AUSZAHLUNGSBETRÄGE STI 2024

Vorstand	Zielbetrag in Tsd. €	Gesamt- zielerreichung in %	Individueller Leistungsfaktor	Auszahlungs- betrag in Tsd. €
Carsten Spohr	1.320	11,00	1,00	145
Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)	300	11,00	1,00	33
Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)	300	11,00	1,00	33
Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)	300	11,00	1,00	33
Michael Niggemann	600	11,00	1,00	66
Remco Steenberg (bis 7. Mai 2024) ¹⁾	-	-	-	-
Till Streichert (seit 15. September 2024)	230	11,00	1,00	25
Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)	300	11,00	1,00	33
Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)	300	11,00	1,00	33

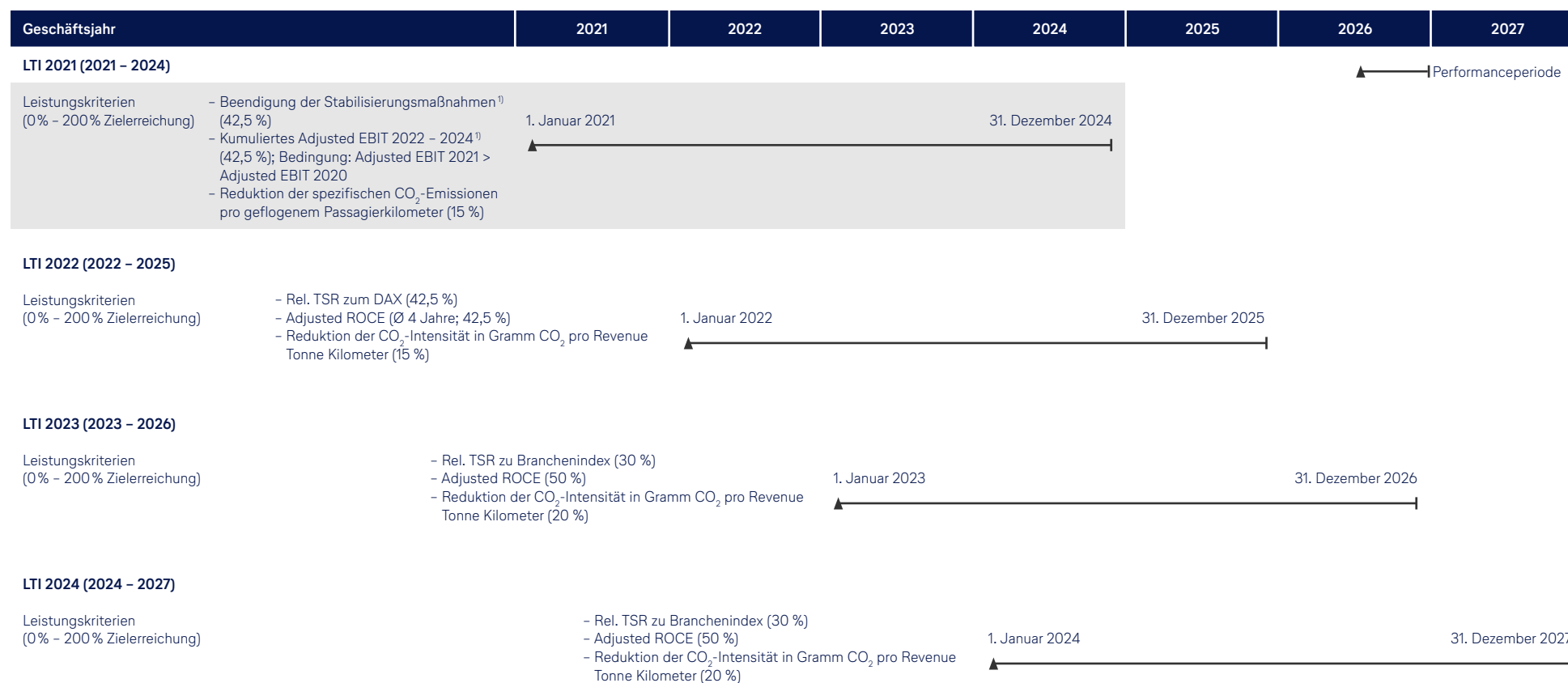
¹⁾ Entsprechend der Aufhebungsvereinbarung bestehen keine Ansprüche von Remco Steenberg auf den STI 2024.

Mehrfährige variable Vergütung (LTI)

Zur Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ist die mehrjährige variable Vergütung und damit ein Großteil der variablen Vergütung an der Erreichung langfristig orientierter Ziele ausgerichtet. Dabei wird über die Berücksichtigung der absoluten und relativen Aktienkursentwicklung eine enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Aktionärinnen und Aktionäre hergestellt.

Die mehrjährige variable Vergütung umfasst aktuell noch laufende Programme aus mehreren Geschäftsjahren, deren Zusage auf den vor dem 1. Januar 2024 geltenden Vergütungssystemen beruht. Hierzu gehört insbesondere die im Geschäftsjahr 2021 zugesagte mehrjährige variable Vergütung (LTI 2021), deren vierjährige Programmlaufzeit zum 31. Dezember 2024 abgelaufen ist. Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über die aktuell laufenden LTI-Programme für die Mitglieder des Vorstands einschließlich der jeweils vom Aufsichtsrat festgelegten Leistungskriterien.

G34 LAUFENDE LTI-PROGRAMME ZUM 31. DEZEMBER 2024



¹⁾ Vom durch die Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem abweichende Leistungskriterien, siehe dazu auch die Begründung im Vergütungsbericht 2022, S. 281 f.

Zusage mehrjährige variable Vergütung 2024 (LTI 2024)

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 2024 liegt der Durchschnittskurs bei 7,36 EUR. Die Anzahl der im Berichtsjahr im Rahmen des LTI 2024 den einzelnen Vorstandsmitgliedern bedingt zugeordneten virtuellen Aktien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

T213 BEDINGT ZUGETEILTE AKTIEN LTI 2024 – ZUTEILUNGSKURS: 7,36 €

Vorstand	Zielbetrag in Tsd. €	Anzahl bedingt zugeteilter Aktien
Carsten Spohr	2.420	328.804
Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)	550	74.728
Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)	550	74.728
Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)	550	74.728
Michael Niggemann	1.100	149.457
Remco Steenberg (bis 7. Mai 2024) ¹⁾	-	-
Till Streichert (seit 15. September 2024)	421	57.209
Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)	550	74.728
Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)	550	74.728

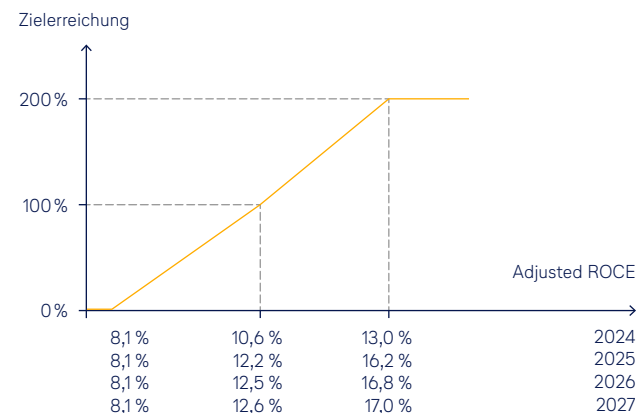
¹⁾ Entsprechend der Aufhebungsvereinbarung bestehen keine Ansprüche von Remco Steenberg auf den LTI 2024.

Die finale Anzahl der virtuellen Aktien zum Ende der vierjährigen Performanceperiode ist abhängig von der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele Adjusted ROCE (50 %) und relativer Total Shareholder Return (30 %) sowie der strategischen und Nachhaltigkeitsziele (20 %). Als Schwerpunkte für die strategischen und Nachhaltigkeitsziele im LTI 2024 hat der Aufsichtsrat den Parameter „Umwelt“ festgelegt. Damit wird langfristig das umweltpolitische Ziel einer Reduktion der CO₂-Emissionen incentiviert.

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt über die vierjährige Performanceperiode auf Basis eines Vergleichs des Adjusted ROCE mit einem vom Aufsichtsrat zu Beginn der Performanceperiode für jedes Jahr der Programmlaufzeit festgelegten Zielwert. Der Aufsichtsrat orientiert sich dabei an der für den Konzern maßgeblichen vierjährigen operativen Planung sowie beim unteren Schwellenwert an der Deckung der Kapitalkosten („Weighted Average Cost of Capital“, WACC). Dies steht im Einklang mit dem strategischen Ziel, eine Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erzielen, die langfristig über dem Kapitalkostensatz liegt.

Anhand der festgelegten Zielerreichungskurve ermittelt der Aufsichtsrat für jedes Jahr auf der Grundlage der Ist-Werte den Grad der Zielerreichung. Zwischenwerte werden linear interpoliert. Die Gesamtzielerreichung ergibt sich nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode als Durchschnitt der ermittelten Zielerreichungen der einzelnen Jahre. Die für den LTI 2024 festgelegten Zielwerte sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

G35 LTI 2024: ZIEL ADJUSTED ROCE



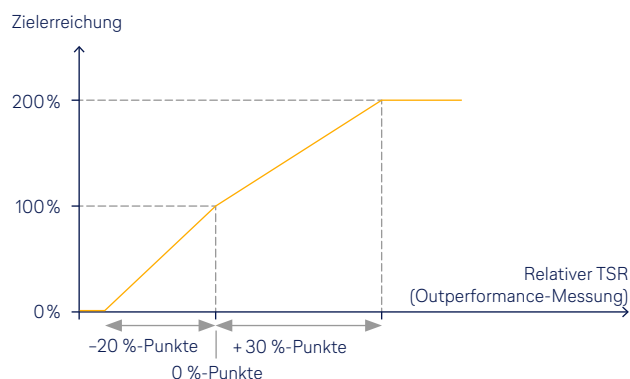
Der jeweils in den Geschäftsjahren der vierjährigen Performanceperiode tatsächlich erzielte Adjusted ROCE sowie die daraus resultierende Zielerreichung werden im Vergütungsbericht des Geschäftsjahres nach Ablauf der Performanceperiode veröffentlicht.

Die Ermittlung der relativen TSR-Performance für den LTI 2024 erfolgt nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode durch Gegenüberstellung der Aktienrendite der Deutschen Lufthansa AG mit der Aktienrendite des NYSE Arca Global Airlines Index. Für die Ermittlung der TSR-Performance wird der durchschnittliche Aktienkurs für die Deutsche Lufthansa AG über die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode zum durchschnittlichen Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dabei erfolgt eine Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Für den NYSE Arca Global Airlines Index erfolgt die Berechnung der TSR-Performance entsprechend analog. Der relative TSR berechnet sich sodann als Differenz aus der TSR-Performance der Deutschen Lufthansa AG und der TSR-Performance des NYSE Arca Global Airlines Index in Prozentpunkten (Outperformance).

Auf dieser Grundlage wird anhand der festgelegten Zielerreichungskurve nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode der Grad der Zielerreichung ermittelt. Die Gestaltung der Zielerreichungskurve bezieht die marktübliche Ausgestaltung von aktienbasierten Vergütungskomponenten im europäischen Markt mit ein. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem TSR des Vergleichsindex entspricht. Beträgt der relative TSR -20 Prozentpunkte oder weniger, beträgt die Zielerreichung 0 %. Die Zielerreichung beträgt 200 %, wenn der relative TSR 30 Prozentpunkte oder mehr beträgt. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G36 LTI 2024: ZIEL RELATIVER TOTAL SHAREHOLDER RETURN

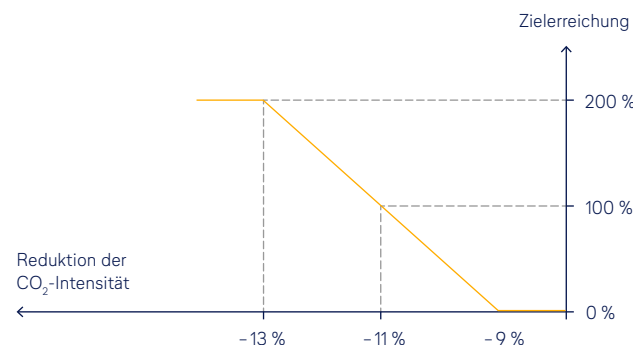
Total Shareholder Return der Lufthansa Aktie im Vergleich zum NYSE Arca Global Airlines Index



Das Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“ ist abgeleitet aus der langfristigen Strategie der Lufthansa Group. Seit dem Jahr 2022 orientieren sich die Reduktionsziele der Lufthansa Group in Bezug auf CO₂-Emissionen an den international und branchenübergreifend anerkannten „Science Based Targets“ (SBT), die auf der Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens basieren. Damit verpflichtet sich die Lufthansa Group auf ein wissenschaftlich fundiertes Intensitätsziel auf der Basis der spezifischen CO₂-Emissionen in Gramm pro verkauftem Tonnenkilometer. Das Reduktionsziel im Rahmen des LTI 2024 ist abgeleitet aus dem langfristigen Ziel einer Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen um 30,6 % bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2019 ([↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung](#)). Der Zielwert im Rahmen des LTI 2024 liegt bei einer Reduktion der CO₂-Intensität um 11 Prozentpunkte bis zum Ende der Performanceperiode am 31. Dezember 2027. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/- 2 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G37 LTI 2024: NACHHALTIGKEITSZIEL „UMWELT“

Reduktion der CO₂-Intensität im Vergleich zum Basisjahr 2019



Zur Ermittlung der Zielerreichung wird am Ende der vierjährigen Performanceperiode die Zielerreichung zur Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen festgestellt. Diese geht mit 20 % in die Gesamtzielerreichung des LTI 2024 am Ende der Performanceperiode ein.

Nach Ablauf der Performanceperiode wird die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, die sich aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrages 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 für jede finale Aktie multipliziert. Die Auszahlung erfolgt in der Regel in bar.

Mehrjährige variable Vergütung 2021 (LTI 2021)

Die Zusage der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 (LTI 2021) erfolgte ebenfalls aktienbasiert. So erhielten die Vorstandsmitglieder zum Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien in Höhe des vertraglich zugesagten Zielbetrags. Die Umrechnung in virtuelle Aktien erfolgt – analog zum LTI 2024 – auf der Basis des Durchschnittskurses der Lufthansa Aktie während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der vierjährigen Performanceperiode. Für den LTI 2021 lag der um die Effekte aus der Kapitalerhöhung im Geschäftsjahr 2021 adjustierte Durchschnittskurs bei 7,93 EUR.

Die finale Anzahl der virtuellen Aktien im LTI 2021 ist abhängig von der Erreichung der vom Aufsichtsrat für den LTI 2021 festgelegten finanziellen Erfolgsziele (85 %) sowie der strategischen- und Nachhaltigkeitsziele (15 %).

Vor dem Hintergrund der durch die Corona-Pandemie veränderten Anforderungen hatte der Aufsichtsrat für den LTI 2021 vom zu diesem Zeitpunkt geltenden Vergütungssystem vorübergehend abweichende Leistungskriterien gewählt, um so einen klaren Fokus auf die langfristige Krisenbewältigung, die Restrukturierung des Unternehmens, die Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen sowie die Rückkehr zur Profitabilität zu legen. Entsprechend hatte der Aufsichtsrat für den LTI 2021 die Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen sowie die Rückkehr in die Gewinnzone gemessen am kumulierten Adjusted EBIT der Jahre 2022 bis 2024 (anstelle dem relativen TSR im Vergleich zum DAX und dem Adjusted ROCE über vier Jahre) als Leistungskriterien festgelegt und entsprechend für das Geschäftsjahr 2022 eine Abweichung vom Vergütungssystem erklärt. Die Abweichungen standen im Einklang mit den sich aus der Corona-Krise ergebenden Änderungen des Fokus im Rahmen der Unternehmens- und Finanzstrategie und damit im Interesse des langfristigen Wohlergehens der Gesellschaft. Die beiden vom Aufsichtsrat festgelegten finanziellen Leistungskriterien gehen jeweils mit 42,5 % in die Zielerreichung des LTI 2021 ein.

Als Nachhaltigkeitsziel für den LTI 2021 hatte der Aufsichtsrat den Parameter „Umwelt“ als Schwerpunkt festgelegt, da die Bedeutung der Nachhaltigkeit ungeachtet der Corona-Krise weiterhin ein wesentliches Ziel im Rahmen der langfristigen Unternehmensstrategie darstellte. Als Umweltziel wurde dabei die seitens der IATA verabschiedete Zielsetzung für Treibstoffeffizienz, also der durchschnittliche Kerosinverbrauch, um einen Fluggast 100 Kilometer weit zu transportieren fortgeführt, welche eine Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % pro Jahr und damit eine Verbesserung der spezifischen CO₂-Emissionen vorsahen.

Als 100 %-Zielwert hat der Aufsichtsrat entsprechend eine Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 7,5 % bis zum Ende der vierjährigen Performanceperiode im Vergleich zum Basisjahr 2019 definiert. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/- 5 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Die Ermittlung der Zielerreichung des Umweltziels erfolgt auf der Basis eines Vergleichs der Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs zum Ende der Programmlaufzeit am 31. Dezember 2024 seit dem Jahr 2019 mit dem vom Aufsichtsrat vor der Zusage festgelegten strategischen Zielwert.

Im Vergleich zum Jahr 2019 konnte die Lufthansa Group den spezifischen Treibstoffverbrauch um 5,1 % reduzieren. Damit ergibt sich für den Parameter „Umwelt“ eine Zielerreichung in Höhe von 52 %.





Die vom Aufsichtsrat für die finanziellen Leistungskriterien sowie das Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“ im LTI 2021 festgelegten Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte sowie die jeweilige Zielerreichung sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

T214 LTI 2021: FINANZIELLE ZIELE – ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG

	Zielsetzung			Zielerreichung	
	0 %	100 %	200 %		in %
Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen bis zum 31. Dezember 2024	Rückführung von 25 % der stillen Einlagen	Rückführung von 75 % der stillen Einlagen	Rückführung von 100 % der stillen Einlagen & vollständige Rückführung der Aktienbeteiligung	vollständige Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen bereits im September 2022	200
Kumuliertes Adjusted EBIT der Jahre 2022 – 2024 (Bedingung: Adj. EBIT 2021 ≥ Adj. EBIT 2020)	1 Mrd. EUR	2 Mrd. EUR	4 Mrd. EUR	5,84 Mrd. EUR (Bedingung erfüllt)	200
Reduktion der CO ₂ -Emissionen im Vergleich zu 2019	-2,5 %	-7,5 %	-12,5 %	-5,1 %	52

Insgesamt ergibt sich damit für die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 eine Zielerreichung von 177,8 %.

G38 ZIELERREICHUNG LTI 2021

	Ziel	Ist/Max (in %)
Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen bis 31. Dezember 2024 (42,5 % Gewichtung)		200 / 200
Kumuliertes Adjusted EBIT der Jahre 2022 – 2024; Bedingung: Adj. EBIT 2021 ≥ Adj. EBIT 2020 (42,5 % Gewichtung)		200 / 200
Reduktion der CO₂-Intensität (15 % Gewichtung)		52 / 200
Gesamt		177,8 / 200



Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrages aus dem LTI 2021 wird sodann zunächst die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, die sich aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Die finale Anzahl an virtuellen Aktien wird im Anschluss mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der Lufthansa Aktie über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode zuzüglich der während der Programmlaufzeit ausgezahlten Dividenden multipliziert. Der durchschnittliche Aktienkurs zum Programmende liegt für den LTI 2021 bei 6,40 EUR. Zuzüglich der für das Geschäftsjahr 2023 an die Aktionäre ausgezahlten Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie ergibt sich der Auszahlungsbetrag im Rahmen des LTI 2021 durch Multiplikation der finalen Anzahl virtueller Aktien mit einem Betrag in Höhe von 6,70 EUR. In den Geschäftsjahren 2021 bis 2022 erfolgte keine hier zu berücksichtigende Dividendenzahlung. Die Berechnung der individuellen Auszahlungsbeträge für die anspruchsberechtigten Mitglieder des Vorstands ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

T215 AUSZAHLUNGSBETRÄGE AUS DEM LTI 2021 – GESAMTZIELERREICHUNG 177,8 %

	Zielbetrag in Tsd. €	Anzahl bedingt zugeteilter Aktien (Start-Kurs: 7,93 € ¹⁾)	Finale Anzahl virtueller Aktien	Auszahlungsbetrag in Tsd. € (End-Kurs: 6,40 €, zzgl. 0,30 € Dividende)
Vorstand				
Carsten Spohr	2.090	263.556	468.603	3.140
Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)	1.100	138.714	246.633	1.652
Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)	1.100	138.714	246.633	1.652
Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)	1.100	138.714	246.633	1.652
Michael Niggemann	1.100	138.714	246.633	1.652
Remco Steenbergen (bis 7. Mai 2024) ²⁾	1.100	138.714	-	-

¹⁾ Adjustiert um die Effekte aus der Kapitalerhöhung im Geschäftsjahr 2021.

²⁾ Entsprechend der Aufhebungsvereinbarung bestehen keine Ansprüche von Remco Steenbergen auf den LTI 2024.

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 (Perfor-

mance-Clawback), einzubehalten oder zurückzufordern. Die Geltendmachung des Rückforderungsanspruchs oder Einbehalts steht im pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats.

Im Geschäftsjahr 2024 ist von der Möglichkeit, variable Vergütungsbestandteile einzubehalten beziehungsweise zurückzufordern, durch den Aufsichtsrat kein Gebrauch gemacht worden.

Share Ownership Guidelines

Die Share Ownership Guidelines (SOG) sind seit dem Jahr 2019 ein wesentlicher Bestandteil des Vorstandsvergütungssystems. Diese verpflichten den Vorstandsvorsitzenden Lufthansa Aktien in zweifacher Höhe und ordentliche Vorstandsmitglieder in einfacher Höhe ihrer jeweiligen Bruttogrundvergütung zu erwerben und sie für die Dauer der Dienstzeit und darüber hinaus zu halten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jährlich durch die Mitglieder des Vorstands nachzuweisen.

Für die vor dem 1. Januar 2023 aktiven Vorstandsmitglieder, mithin für Carsten Spohr und Michael Niggemann, wurde die zu erwerbende Mindestanzahl an Lufthansa Aktien zu Beginn der Vorstandstätigkeit anhand des durchschnittlichen Aktienkurses über die 125 Börsenhandelstage vor dem Beginn des Anstellungsvertrags ermittelt. Die im Geschäftsjahr 2024 neu in den Vorstand bestellten Mitglieder, Till Streichert, Grazia Vittadini und Dieter Vranckx, sind verpflichtet Lufthansa Aktien jeweils im Gegenwert ihrer jeweiligen Grundvergütung zu erwerben.

Für den Aufbau des Aktienbestands gilt für alle Vorstandsmitglieder grundsätzlich eine vierjährige Aufbauphase. Vor der Aufbauphase erworbene Aktienbestände können dabei angerechnet werden. Für die Erfüllung der SOG werden diese Aktien mit dem durchschnittlichen Kurs der Lufthansa Aktie in den letzten 60 Börsenhandelstagen vor dem Beginn der Vorstandstätigkeit einbezogen.

T216 AKTIENBESITZ DER IM GESCHÄFTSJAHR 2024 AKTIVEN VORSTANDSMITGLIEDER

	Gemäß SOG zu haltende Lufthansa Aktien	Aktienbestand am 31.12.2024
Carsten Spohr	180.596 Stück	340.450 Stück
Michael Niggemann	56.126 Stück	100.000 Stück
Till Streichert (seit 15.9.2024)	1.118.000 €	1.159.488 €
Grazia Vittadini (seit 1.7.2024)	860.000 €	-
Dieter Vranckx (seit 1.7.2024)	860.000 €	259.466 €

Die im Rahmen der SOG erworbenen Aktien sind bis zur Beendigung des Vorstandsanstellungsvertrags zu halten. Mit dem Ausscheiden aus dem Vorstand können Vorstandsmitglieder sodann jährlich 25 % des von ihnen im Rahmen der SOG gehaltenen Aktienbestands veräußern.

Versorgungsleistungen

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Versorgungszusage auf der Basis eines beitragsorientierten Systems. Während der Dauer des Anstellungsverhältnisses wird jedem Vorstandsmitglied jährlich ein fester Betrag auf dem persönlichen Versorgungskonto gutgeschrieben – für den Vorstandsvorsitzenden Carsten Spohr im Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 990 Tsd. EUR, für die vom Aufsichtsrat als herausgehobenes Vorstandsmitglied qualifizierten Remco Steenbergen bzw. Till Streichert in Höhe von 585 Tsd. EUR – entsprechend anteilig für die Dauer der Vorstandstätigkeit – beziehungsweise in Höhe von 450 Tsd. EUR für die übrigen ordentlichen Vorstandsmitglieder.

Die Anlageregeln richten sich nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für Mitarbeitende der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Der Versorgungsfall tritt ein bei Erreichen der Altersgrenze von 60 Jahren (sofern der Berechtigte nicht mehr Mitglied des Vorstands ist) oder bei Invalidität beziehungsweise Tod. Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, erwerben die Berechtigten beziehungsweise deren Hinterbliebene einen Anspruch auf das Versorgungsguthaben gemäß Anlagekonzept. Dabei garantiert die Deutsche Lufthansa AG den Bestand der bereitgestellten Beiträge.

Bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung wird das Versorgungsguthaben um ein ergänzendes Risikokapital angehoben. Dieses besteht aus dem Durchschnittsbetrag der letzten drei auf dem Versorgungskonto bereitgestellten Beiträge, multipliziert mit der Anzahl der ab Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres fehlenden vollen Jahre.

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich. Für die bis zum 31. Dezember 2018 aufgebauten Versorgungsguthaben von Carsten Spohr und Harry Hohmeister ist darüber hinaus ebenfalls auf Antrag und mit Zustimmung der Gesellschaft eine Verrentung möglich.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf eine Übergangsversorgung nach dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“. Falls Carsten Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wiederaufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzversorgung wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60 % der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

Pensionsanwartschaften im Geschäftsjahr 2024

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2024 von den aktiven Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 4,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,4 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:



T217 PENSIONSANWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	
	2024	2023	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023	31.12.2024	31.12.2023
Carsten Spohr	942	958	12.150	10.493	993	996	12.147	10.490
Christina Foerster (bis 30. Juni 2024) ¹⁾	1.072	426	3.312	2.060	1.130	457	3.302	2.053
Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)	225	442	2.648	4.887	225	450	2.648	4.887
Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024) ²⁾	442	436	3.286	2.680	450	451	3.286	2.680
Michael Niggemann	414	430	2.684	2.111	460	461	2.664	2.100
Remco Steenberg (bis 7. Mai 2024) ³⁾	244	589	1.997	1.635	304	601	1.995	1.634
Till Streichert (seit 15. September 2024)	234	-	234	-	228	-	228	-
Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)	262	-	263	-	259	-	260	-
Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)	280	-	281	-	275	-	276	-
Summe	4.115	3.281	26.855	23.866	4.324	3.416	26.806	23.844

¹⁾ Unter Berücksichtigung der Bereitstellung der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung für Christina Foerster bis zum 30. Juni 2026.

²⁾ Unter Berücksichtigung der Bereitstellung der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung für Detlef Kayser bis zum 31. Dezember 2024.

³⁾ Unter Berücksichtigung der Bereitstellung der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung für Remco Steenberg bis zum 30. Juni 2024.

Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit Abfindungshöchstgrenze

Bei einer vorzeitigen Beendigung des Vertrags, die nicht durch einen wichtigen Grund oder durch einen Kontrollwechsel veranlasst ist, wird die Gesellschaft gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht mehr als den Wert der Ansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags vergüten, wobei die Zahlungen zwei Jahresvergütungen nicht übersteigen dürfen (Abfindungshöchstgrenze). Die Berechnung der Abfindungshöchstgrenze bemisst sich nach der Höhe der Jahresvergütung, die sich aus der Grundvergütung und den Zielwerten für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung zusammensetzt; Sachbezüge und Nebenleistungen finden keine Berücksichtigung. Daraus ergibt sich aktuell für ein ordentliches Vorstandsmitglied ein Abfindungshöchstbetrag von 5.120.000 EUR beziehungsweise 6.656.000 EUR für ein herausgehobenes Vorstandsmitglied und 11.264.000 EUR für den Vorstandsvorsitzenden.

Bezüge im Berichtsjahr aus dem Vorstand ausgeschiedener Vorstandsmitglieder Aufhebungsvereinbarung mit Christina Foerster

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 22. Februar 2024 und entsprechender Aufhebungsvereinbarung wurde der Anstellungsvertrag mit Christina Foerster mit Wirkung zum 30. Juni 2024 vorzeitig beendet. Gemäß Abfindungsvereinbarung erhält Christina Foerster eine Abfindung in Höhe von 5,12 Mio. EUR. Die Höhe der Abfindung entspricht somit dem vertraglich vorgesehenen Abfin-

dungshöchstbetrag von zwei Jahresvergütungen und beträgt damit auch nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags von 3,5 Jahren. Die Gesellschaft verzichtet auf das nachvertragliche Wettbewerbsverbot. Ein Anspruch auf Zahlung einer Karenzentschädigung besteht nicht.

Die Ansprüche von Christina Foerster auf die einjährige und mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 bleiben jeweils pro rata temporis bis zum 30. Juni 2024 bestehen. Die Ansprüche von Christina Foerster auf die mehrjährige variable Vergütung für die Geschäftsjahre 2021 bis 2023 bleiben in voller Höhe bestehen. Die Auszahlung erfolgt entsprechend den Programmbedingungen jeweils nach Ablauf der Performanceperiode auf der Basis der vom Aufsichtsrat jeweils festgestellten Zielerreichung.

Für die betriebliche Altersversorgung hat die Gesellschaft dem Versorgungskonto von Christina Foerster den jährlichen Beitrag in Höhe von 450 Tsd. EUR bis zum 30. Juni 2026 (für 2026 entsprechend zeitanteilig: 225 Tsd. EUR) bereitgestellt. Hinsichtlich der Nutzung von Flugvergünstigungen für private Flugreisen gelten für Christina Foerster bis zum 30. Juni 2026 die bestehenden internen Regelungen für aktive Vorstandsmitglieder fort. Mit Erreichen des 60. Lebensjahres gelten für sie die Flugvergünstigungen entsprechend den für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder bestehenden internen Regelungen, vorbehaltlich der Bedingungen zu nachvertraglichen Tätigkeiten.

Ablauf des Anstellungsvertrags mit Harry Hohmeister

Mit Ablauf seines Anstellungsvertrages ist Harry Hohmeister zum 30. Juni 2024 aus dem Vorstand ausgeschieden. Die einjährige und mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 erhält Harry Hohmeister zeitanteilig für den Zeitraum 1. Januar 2024 bis 30. Juni 2024. Die Ansprüche von Harry Hohmeister auf die mehrjährige variable Vergütung für die Geschäftsjahre 2021 bis 2023 bleiben in voller Höhe bestehen. Die Auszahlung erfolgt entsprechend den Programmbedingungen jeweils nach Ablauf der Performanceperiode auf der Basis der vom Aufsichtsrat jeweils festgestellten Zielerreichung. Harry Hohmeister hat keinen Anspruch auf eine Abfindung. Es gilt ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot für ein Jahr, sodass Harry Hohmeister Anspruch auf die Zahlung einer Karenzentschädigung in Höhe von 430.000 Tsd. EUR hat. Die Auszahlung der Karenzentschädigung erfolgt in zwölf monatlichen Raten während der Dauer des Wettbewerbsverbots, mithin bis Juni 2026.

Hinsichtlich der Nutzung von Flugvergünstigungen für private Flugreisen gelten für Herrn Hohmeister seit dem 1. Juli 2024 die für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder bestehenden internen Regelungen.

Mit dem Ausscheiden von Harry Hohmeister aus dem Vorstand ist darüber hinaus für die seit dem 1. Januar 2019 geltende Vorstandsversorgungszusage der Versorgungsfall eingetreten. Auf Antrag von Harry Hohmeister wurde das Versorgungsguthaben mit Zustimmung durch die Gesellschaft als Einmalbetrag an ihn ausgezahlt (siehe Angabe in Tabelle T219). Die vor dem 1. Januar 2019 geltende Versorgungszusage wird weiterhin beitragsfrei fortgeführt.

Aufhebungsvereinbarung mit Detlef Kayser

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 22. Februar 2024 und entsprechender Aufhebungsvereinbarung wurde der Anstellungsvertrag mit Detlef Kayser mit Wirkung zum 30. Juni 2024 vorzeitig beendet. Danach erhält Detlef Kayser eine Abfindung in Höhe von 1,28 Mio. EUR. Diese liegt damit innerhalb des vertraglich vorgesehenen Abfindungshöchstbetrags und überschreitet nicht die Dauer der Restlaufzeit des Anstellungsvertrages (0,5 Jahre). Die Gesellschaft verzichtet auf das nachvertragliche Wettbewerbsverbot. Ein Anspruch auf Zahlung einer Karenzentschädigung besteht nicht.

Die Ansprüche von Detlef Kayser auf die einjährige und mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 bleiben jeweils pro rata temporis bis zum 30. Juni 2024 bestehen. Die Ansprüche von Detlef Kayser auf die mehrjährige variable Vergütung für die Geschäftsjahre 2021 bis 2023 bleiben in voller Höhe bestehen. Die Auszahlung erfolgt entsprechend den Programmbedingungen jeweils nach Ablauf der Performanceperiode auf der Basis der vom Aufsichtsrat jeweils festgestellten Zielerreichung.

Für die betriebliche Altersversorgung hat die Gesellschaft dem Versorgungskonto von Detlef Kayser den vollen Jahresbeitrag bis zum 31. Dezember 2024 in Höhe von 450.000 Tsd. EUR bereitgestellt. Hinsichtlich der Nutzung von Flugvergünstigungen für private Flugreisen sowie weiterer vertraglich vorgesehener Nebenleistungen galten für Detlef Kayser bis zum 31. Dezember 2024 die bestehenden internen Regelungen fort. Mit Erreichen des 60. Lebensjahres gelten für ihn die Flugvergünstigungen entsprechend den für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder bestehenden internen Regelungen, vorbehaltlich der Bedingungen zu nachvertraglichen Tätigkeiten.

Aufhebungsvereinbarung mit Remco Steenbergen

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 22. Februar 2024 und entsprechender Aufhebungsvereinbarung wurde der Anstellungsvertrag mit Remco Steenbergen mit Wirkung zum 30. Juni 2024 vorzeitig beendet. Remco Steenbergen hat keinen Anspruch auf eine Abfindung. Die Gesellschaft verzichtet auf das nachvertragliche Wettbewerbsverbot. Damit besteht ein Anspruch auf Zahlung der Hälfte der vertraglich vorgesehenen Karenzentschädigung, mithin in Höhe von 279,5 Tsd. EUR.

Remco Steenbergen hat keine Ansprüche auf die anteilige einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 sowie auf die mehrjährige variable Vergütung für die Geschäftsjahre 2021 bis 2024.

Für die betriebliche Altersversorgung hat die Gesellschaft dem Versorgungskonto von Remco Steenbergen den jährlichen Beitrag in Höhe von 585 Tsd. EUR für 2024 anteilig – bis zum 30. Juni 2024 (292,5 Tsd. EUR) – bereitgestellt. Mit dem Zeitpunkt der Beendigung des Anstellungsvertrages entfällt für ihn der Anspruch auf die Nutzung von Flugvergünstigungen für private Flugreisen.



Im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Gemäß § 162 AktG ist im Vergütungsbericht über die jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitglied im letzten Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Eine Vergütung gilt danach als gewährt, wenn sie im Berichtszeitraum fällig wurde und dem einzelnen Vorstandsmitglied tatsächlich zugeflossen ist („zahlungsorientierte Sichtweise“). Nach geltender Rechtsauffassung in Bezug auf die Auslegung des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG ist es alternativ zulässig, Vergütungskomponenten bereits im Vergütungsbericht für das Berichtsjahr auszuweisen, in dem die der Vergütung zugrunde liegende ein- oder mehrjährige Tätigkeit vollständig erbracht worden ist („erdienungsorientierte Sichtweise“). Diese Sichtweise ermöglicht eine transparente und verständliche Berichterstattung, bei der sich Performance und Vergütung des betreffenden Berichtsjahres gegenüberstehen. Vor diesem Hintergrund kommt analog zum Vorjahr im vorliegenden Bericht die erdienungsorientierte Sichtweise des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG zur Anwendung.

In den nachfolgenden Tabellen werden daher die Auszahlungsbeträge aus dem STI 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, wenn gleich auch hier die Auszahlung erst im darauffolgenden Jahr erfolgt.

Im folgenden Abschnitt ist die jedem einzelnen aktiven und früheren Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG individuell dargestellt.

Zu den im Geschäftsjahr in diesem Sinne gewährten variablen Vergütungsbestandteilen gehört neben dem STI für das Geschäftsjahr 2024 die Auszahlung aus dem LTI 2021.

Im Geschäftsjahr aktive Mitglieder des Vorstands

In Tabelle **T218** sind die den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG sowie die relativen Anteile der festen und variablen Vergütungsbestandteile individuell dargestellt. Obwohl 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 sonstigen Versorgungsleistungen.



T218 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – IM GESCHÄFTSJAHR 2024 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Mitglied des Vorstands seit 01.01.2011				Christina Foerster Mitglied des Vorstands 01.01.2020 bis 30.06.2024 ²⁾				Harry Hohmeister Mitglied des Vorstands 01.01.2013 bis 30.06.2024 ³⁾			
	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾
Feste Vergütung												
Grundvergütung	1.892	36,2 %	1.892	41,3 %	430	5,9 %	860	40,6 %	430	18,3 %	860	40,4 %
Nebenleistungen	55	1,1 %	51	1,1 %	71	1,0 %	39	1,8 %	24	1,0 %	47	2,2 %
Summe	1.947	37,2 %	1.943	42,5 %	501	6,9 %	899	42,4 %	454	19,3 %	907	42,6 %
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung	145	2,8 %	2.313	50,5 %	33	0,5 %	1.051	49,6 %	33	1,4 %	1.051	49,4 %
Mehrfährige variable Vergütung LTI 2021 (LTI 2020)	3.140	60,0 %	321	7,0 %	1.652	22,6 %	169	8,0 %	1.652	70,2 %	169	7,9 %
Summe	3.285	62,8 %	2.634	57,5 %	1.685	23,1 %	1.220	57,6 %	1.685	71,6 %	1.220	57,4 %
Sonstiges	-	-	-	-	5.120	70,1 %	-	-	215	9,1 %	-	-
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	5.232	100,0 %	4.577	100,0 %	7.306	100,0 %	2.119	100,0 %	2.354	100,0 %	2.127	100,0 %
Versorgungsaufwand	993	-	996	-	1.130	-	457	-	225	-	450	-
Gesamtvergütung	6.225	-	5.573	-	8.436	-	2.576	-	2.579	-	2.577	-

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

²⁾ Bei Christina Foerster ist unter „Sonstiges“ die gewährte Abfindungszahlung in Höhe von zwei Jahresvergütungen im Rahmen der getroffenen Aufhebungsvereinbarung erfasst.

³⁾ Bei Harry Hohmeister ist unter „Sonstiges“ die im Rahmen der getroffenen Aufhebungsvereinbarung im Geschäftsjahr 2024 erfolgte monatliche Auszahlung der Karenzentschädigung erfasst.

T218 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – IM GESCHÄFTSJAHR 2024 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS (Fortsetzung)

in Tsd. €	Detlef Kayser Mitglied des Vorstands 01.01.2019 bis 30.06.2024 ²⁾				Michael Niggemann Mitglied des Vorstands seit 01.01.2020				Remco Steenbergen Mitglied des Vorstands 01.01.2021 bis 07.05.2024 ³⁾			
	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾
Feste Vergütung												
Grundvergütung	430	12,5 %	860	40,6 %	860	32,9 %	860	40,6 %	559	62,0 %	1.118	31,7 %
Nebenleistungen	23	0,7 %	37	1,7 %	37	1,4 %	38	1,8 %	63	7,0 %	63	1,8 %
Summe	453	13,2 %	897	42,4 %	897	34,3 %	898	42,4 %	622	69,0 %	1.181	33,5 %
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung	33	1,0 %	1.051	49,6 %	66	2,5 %	1.051	49,6 %	-	-	1.367	38,8 %
Mehrjährige variable Vergütung LTI 2021 (LTI 2020)	1.652	48,0 %	169	8,0 %	1.652	63,2 %	169	8,0 %	-	-	-	-
Summe	1.685	49,0 %	1.220	57,6 %	1.718	65,7 %	1.220	57,6 %	-	-	1.367	38,8 %
Sonstiges	1.302	37,8 %	-	-	-	-	-	-	279	31,0 %	975	27,7 %
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	3.440	100,0 %	2.117	100,0 %	2.615	100,0 %	2.118	100,0 %	901	100,0 %	3.523	100,0 %
Versorgungsaufwand	450	-	451	-	460	-	461	-	304	-	601	-
Gesamtvergütung	3.890	-	2.568	-	3.075	-	2.579	-	1.205	-	4.124	-

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

²⁾ Für Detlef Kayser sind unter „Sonstiges“ die im Rahmen der getroffenen Aufhebungsvereinbarung gewährte Abfindungszahlung in Höhe von 1.280 Tsd. EUR erfasst, zuzüglich für den Zeitraum 1. Juli bis 31. Dezember 2024 gewährter Nebenleistungen in Höhe von 22 Tsd. EUR.

³⁾ Gemäß Aufhebungsvereinbarung wurde der Anstellungsvertrag mit Remco Steenbergen zum 30. Juni 2024 beendet. Bis zu diesem Zeitpunkt erhielt er die Grundvergütung sowie die vertraglichen Nebenleistungen. Unter „Sonstiges“ ist für Remco Steenbergen die im Rahmen der getroffenen Aufhebungsvereinbarung gewährte Karenzentschädigungen erfasst. Für das Geschäftsjahr 2023 enthalten die Angaben für Remco Steenbergen den Anteil der im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlten Einmalzahlung für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber. Diesen hatte der Aufsichtsrat Remco Steenbergen im Rahmen seiner Erstbestellung zugesagt. Die Ausgleichszahlung erfolgte in drei Raten zu jeweils 975 Tsd. € in den Jahren 2021, 2022 und 2023 und wird in den jeweiligen Geschäftsjahren nicht auf die Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG angerechnet.

T218 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – IM GESCHÄFTSJAHR 2024 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS (Fortsetzung)

in Tsd. €	Till Streichert Mitglied des Vorstands seit 15.09.2024 ²⁾				Grazia Vittadini Mitglied des Vorstands seit 01.07.2024				Dieter Vranckx Mitglied des Vorstands seit 01.07.2024			
	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾
Feste Vergütung												
Grundvergütung	329	34,5 %	-	-	430	85,1 %	-	-	430	83,3 %	-	-
Nebenleistungen	37	3,9 %	-	-	42	8,3 %	-	-	53	10,3 %	-	-
Summe	366	38,4 %	-	-	472	93,5 %	-	-	483	93,6 %	-	-
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung	25	2,6 %	-	-	33	6,5 %	-	-	33	6,4 %	-	-
Mehrjährige variable Vergütung LTI 2021 (LTI 2020)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe	25	2,6 %	-	-	33	6,5 %	-	-	33	6,4 %	-	-
Sonstiges	563	59,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	954	100,0 %	-	-	505	100,0 %	-	-	516	100,0 %	-	-
Versorgungsaufwand	228	-	-	-	259	-	-	-	275	-	-	-
Gesamtvergütung	1.182	-	-	-	764	-	-	-	791	-	-	-

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

²⁾ Für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber hat der Aufsichtsrat Till Streichert einen einmaligen Ausgleich in Höhe von 1.690.000 € brutto zugesagt. Die Ausgleichszahlung erfolgt in drei Raten zu jeweils 563 Tsd. € in den Jahren 2024, 2025 und 2026 und wird in den jeweiligen Geschäftsjahren nicht auf die Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG angerechnet.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2024 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

Frühere Mitglieder des Vorstands

Tabelle **T219** zeigt die den früheren Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 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 2014 aus dem Vorstand ausgeschieden sind.

T219 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG - FRÜHERE MITGLIEDER DES VORSTANDS

in Tsd. €	Nebenleistungen	Kapitalzahlung Rente	Gesamt
Karl Ulrich Garnadt Mitglied des Vorstands bis 30. April 2017	3	128	131
Harry Hohmeister Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2024	-	2.658	2.658
Ulrik Svensson Mitglied des Vorstands bis 30. April 2020	1	-	1
Bettina Volkens Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2019	3	-	3

Insgesamt beliefen sich die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder (inklusive der in Tabelle T219 individuell ausgewiesenen Bezüge) und ihre Hinterbliebenen im Berichtsjahr auf 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 9,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind unter anderem geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 48,8 Mio. EUR (Vorjahr: 49,7 Mio. EUR).

Weiterentwicklung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands für Geschäftsjahre ab 2025

Der Aufsichtsrat hat, gestützt auf eine Empfehlung des Präsidiums, mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2025 Anpassungen an dem von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 gebilligten Vergütungssystem beschlossen. Die Änderungen basieren auf einer umfangreichen Überprüfung der Angemessenheit des bestehenden Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat und berücksichtigen Anregungen von Investorinnen und Investoren.

Das neue Vergütungssystem soll ab dem 1. Januar 2025 bei Neubestellungen und Vertragsverlängerungen zur Anwendung kommen.

Das angepasste und vom Aufsichtsrat beschlossene Vergütungssystem wird gemäß § 120a (1) AktG der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 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.

Reduktion der Beitragshöhe zur betrieblichen Altersversorgung und Umschichtung des Differenzbetrages in die variablen Vergütungskomponenten

Die Beitragshöhe zur betrieblichen Altersversorgung für die Vorstandsmitglieder soll bei Neu- und Wiederbestellungen ab dem 1. Januar 2025 auf 30 % der Grundvergütung abgesenkt werden. Die Differenz zur bisherigen Beitragshöhe soll dafür in die ein- und mehrjährigen variablen Vergütungskomponenten umgeschichtet werden. Die Höhe der Zielgesamtvergütung bleibt damit unverändert. Gleichzeitig wird der Pay-for-Performance-Ansatz weiter gestärkt. Um den langfristigen Fokus weiter zu stärken, soll dabei der überwiegende Teil in die mehrjährige variable Vergütung (LTI) umgeschichtet werden.

G39 ANPASSUNGEN AM VERGÜTUNGSSYSTEM 2025

Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2024	Aspekt	Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2025	
Beitragshöhe: ca. 52 % der Grundvergütung	Reduktion des Beitrags für die betriebliche Altersversorgung (bAV)	Beitragshöhe: ca. 30 % der Grundvergütung	Marktgerechte Ausgestaltung der Beitragshöhe zur bAV
Struktur der Zielgesamtvergütung: 	Umschichtung des Differenzbetrages in die variablen Vergütungselemente	Struktur der Zielgesamtvergütung: 	– Stärkung des Pay-for-Performance-Ansatzes – Umschichtung hauptsächlich in die langfristige variable Vergütung zur weiteren Stärkung der langfristigen Ausrichtung
Versorgungsentgelt nicht vorgesehen	Optional Versorgungsentgelt statt bAV	Im Ermessen des Aufsichtsrats bei Neu- und Wiederbestellungen	– Sicherstellung der Attraktivität des Vergütungssystems – Risikoreduktion für das Unternehmen (z.B. Absicherung bei Invalidität, Tod)



Einführung der Option für den Aufsichtsrat zur Zusage eines Versorgungsentgelts

Den Mitgliedern des Vorstands wird weiterhin grundsätzlich auf Basis eines beitragsorientierten Systems eine betriebliche Altersversorgung zugesagt. Der Aufsichtsrat soll jedoch die Möglichkeit erhalten, Vorstandsmitgliedern bei Neu- oder Wiederbestellungen, anstatt einer betrieblichen Altersversorgung ein Versorgungsentgelt zuzusagen.

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Struktur der Aufsichtsratsvergütung

Die seit dem 1. Januar 2023 geltende Regelung für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats basiert auf einem Beschluss der Hauptversammlung vom 9. Mai 2023. Die Vergütung ist weiterhin als reine Festvergütung ausgestaltet. Die Aufsichtsratsvergütung trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. So werden der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzes und des stellvertretenden Vorsitzes des Aufsichtsrats sowie die Mitgliedschaft und der Vorsitz in Ausschüssen durch eine zusätzliche Vergütung angemessen berücksichtigt.

Gemäß § 113 Abs. 3 AktG hat die Hauptversammlung einer börsennotierten Gesellschaft mindestens alle vier Jahre über die Aufsichtsratsvergütung zu beschließen. Die ordentliche Hauptversammlung hat am 9. Mai 2023 mit 98,27 % der Stimmen der Änderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 14 der Satzung in der neuen Fassung zugestimmt und das der Aufsichtsratsvergütung zugrunde liegende System gebilligt und bestätigt.

Gemäß § 14 Abs. 1 der Satzung erhalten die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 100 Tsd. EUR. Der Vorsitzende erhält 300 Tsd. EUR, der stellvertretende Vorsitzende 150 Tsd. EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses beziehungsweise des Präsidiums erhält zusätzlich 100 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses beziehungsweise des Präsidiums erhalten zusätzlich 50 Tsd. EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 50 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder anderer Aus-

schüsse erhalten zusätzlich 25 Tsd. EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat. Die zusätzliche Vergütung für die Ausschusstätigkeit ist dabei auf maximal zwei Ausschussvergütungen begrenzt, wobei in diesem Fall die beiden betragsmäßig höchsten Ausschussvergütungen berücksichtigt werden.

Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrats im Laufe eines Geschäftsjahres aus dem Aufsichtsrat oder einer mit einer zusätzlichen Vergütung verbundenen Tätigkeit in einem seiner Ausschüsse aus, erhalten sie eine zeitanteilige Vergütung. Die zeitanteilige Vergütung für Ausschusstätigkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Ausschuss bereits mindestens einmal getagt hat.

Die feste Vergütung sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit werden mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig. Für das Geschäftsjahr 2024 erfolgte die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung im Januar 2025.

Im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung (Festvergütung sowie Vergütung für die Ausschusstätigkeit) beläuft sich insgesamt auf 2.975 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.965 Tsd. EUR).

Tabelle **T220** zeigt die auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallenden Beträge. Bei der Festvergütung sowie der Vergütung für die Ausschusstätigkeit handelt es sich um für das jeweilige Geschäftsjahr geschuldete Vergütungen, da diese mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig werden.



T220 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 AKTG – MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

	2024 ¹⁾					2023 ²⁾				
	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		AR-Vergütung gesamt	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		AR-Vergütung gesamt
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €
Karl-Ludwig Kley	300	80,0	75	20,0	375	300	80,0	75	20,0	375
Christine Behle	150	85,7	25	14,3	175	150	86,2	24	13,8	174
Alexander Behrens (bis 28.07.2023)	-	-	-	-	-	57	67,1	28	32,9	85
Tim Busse (seit 29.07.2023)	100	100,0	-	-	100	43	100,0	-	-	43
Jörg Cebulla (bis 28.07.2023)	-	-	-	-	-	57	67,1	28	32,9	85
Erich Clementi	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Thomas Enders	100	57,1	75	42,9	175	100	57,1	75	42,9	175
Karl Gernandt (seit 09.05.2023)	100	75,2	33	24,8	133	65	100,0	-	-	65
Sara Grubisic (seit 29.07.2023)	100	80,0	25	20,0	125	43	81,1	10	18,9	53
Sara Hennicken (seit 07.05.2024)	65	100,0	-	-	65	-	-	-	-	-
Christian Hirsch (seit 29.07.2023)	100	66,7	50	33,3	150	43	68,3	20	31,7	63
Jamila Jadran (seit 29.07.2023)	100	100,0	-	-	100	43	100,0	-	-	43
Jürgen Jennerke (bis 28.07.2023)	-	-	-	-	-	57	100,0	-	-	57
Arne Christian Karstens (seit 29.07.2023)	100	66,7	50	33,3	150	43	68,3	20	31,7	63
Michael Kerkloh (bis 07.05.2024)	35	67,3	17	32,7	52	100	66,7	50	33,3	150
Carsten Knobel	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Holger Benjamin Koch	100	66,7	50	33,3	150	100	74,6	34	25,4	134
Harald Krüger	100	44,4	125	55,6	225	100	44,4	125	55,6	225
Marvin Reschinsky (seit 29.07.2023)	100	80,0	25	20,0	125	43	81,1	10	18,9	53
Birgit Rohleder	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Miriam Sapiro (bis 09.05.2023)	-	-	-	-	-	35	100,0	-	-	35
Ilja Schulz (bis 28.07.2023)	-	-	-	-	-	57	57,0	43	43,0	100
Britta Seeger	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Birgit Spineux (bis 28.07.2023)	-	-	-	-	-	57	100,0	-	-	57
Astrid Stange	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Olivia Stelz (bis 28.07.2023)	-	-	-	-	-	57	100,0	-	-	57
Angela Titzrath	100	80,0	25	20,0	125	100	80,0	25	20,0	125
Klaus Winkler	100	66,7	50	33,3	150	100	67,6	48	32,4	148
Gesamt	2.250	75,6	725	24,4	2.975	2.250	75,9	715	24,1	2.965

¹⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2024, ausbezahlt im Januar 2025.

²⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2023, ausbezahlt im Januar 2024.

Die Beiträge für die Versicherungsprämie der Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen der Gruppenunfallversicherung der Deutschen Lufthansa AG beliefen sich auf insgesamt 2,6 Tsd. EUR (Vorjahr: 2 Tsd. EUR). Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit im Vorjahr 13 Tsd. EUR; im aktuellen Geschäftsjahr fielen keine entsprechenden Beträge an.

Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft

Die Tabelle **T221** 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 **T218** und **T220** die im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ab.

Die Ertragsentwicklung wird zum einen anhand der Entwicklung von Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group dargestellt. Letzteres ist als wesentliche Steuerungsgröße des Konzerns auch Grundlage der finanziellen Ziele bei der variablen Vergütung des Vorstands. Ergänzend dazu wird die Entwicklung des Jahresüberschusses der Deutschen Lufthansa AG dargestellt.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmenden auf Vollzeitäquivalenzbasis wird auf den Kreis der Mitarbeitenden der deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund (ohne die Lufthansa CityLine GmbH) abgestellt. Hierbei wird jeweils noch einmal zwischen der Gesamtbelegschaft und den Tarifmitarbeitenden differenziert. Bei der Vergütungsveränderung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 schlägt sich der aufgrund der Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2024 geringer ausfallende Anteil variabler Vergütungskomponente nieder.



T221 VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS, DES AUFSICHTSRATS UND DER BELEGSCHAFT SOWIE DER ERTRAGSENTWICKLUNG¹⁾

	2020	2021	Veränderung 21/20	2022	Veränderung 22/21	2023	Veränderung 23/22	2024	Veränderung 24/23
I. Vorstandsvergütung in Tsd. EUR									
Aktive Vorstandsmitglieder²⁾									
Carsten Spohr	2.888	1.676	-42,0 %	4.241	153,0 %	4.577	7,9 %	5.232	14,3 %
Christina Foerster (bis 30.06.2024)	775	904	16,6 %	1.929	113,4 %	2.119	9,8 %	7.306	244,8 %
Harry Hohmeister (bis 30.06.2024)	1.700	901	-47,0 %	2.276	152,6 %	2.127	-6,5 %	2.354	10,7 %
Detlef Kayser (bis 30.06.2024)	780	893	14,5 %	2.032	127,5 %	2.117	4,2 %	3.440	62,5 %
Michael Niggemann	775	902	16,4 %	2.039	126,1 %	2.118	3,9 %	2.615	23,5 %
Remco Steenbergen (bis 30.06.2024)	-	1.898	-	3.096	63,1 %	3.523	13,8 %	901	-74,4 %
Frühere Vorstandsmitglieder³⁾									
Karl Ulrich Garnadt (bis 30.04.2017)	-	1	-	130	12.900,0 %	118	-9,2 %	131	11,0 %
Ulrik Svensson (bis 30.04.2020)	639	-	-100,0 %	2.158	-	57	-97,4 %	1	-98,2 %
Bettina Volkens (bis 31.12.2019)	914	-	-100,0 %	144	-	3.493	2.325,7 %	3	-99,9 %
II. Durchschnittliche Vergütung Belegschaft in EUR									
Gesamtbelegschaft in Deutschland	59.814	59.117	-1,2 %	79.780	35,0 %	86.535	8,5 %	85.919	-0,7 %
Tarifmitarbeitende in Deutschland	55.939	55.237	-1,3 %	72.350	31,0 %	78.505	8,5 %	82.275	4,8 %
III. Ertragskennziffern in Mio. EUR									
Jahresergebnis Deutsche Lufthansa AG	-780	-2.310	-196,2 %	-2.664	-15,3 %	6.765	353,9 %	372	-94,5 %
Adjusted EBIT	-5.451	-1.666	69,4 %	1.509	190,6 %	2.682	77,7 %	1.645	-38,7 %
Umsatz	13.589	16.811	23,7 %	32.770	94,9 %	35.422	8,1 %	37.581	6,1 %

¹⁾ Die Angaben für die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie die Belegschaft beruhen auf der im Geschäftsjahr 2024 im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG gewährten und geschuldeten Vergütung.

²⁾ Angaben ohne Till Streichert, Grazia Vittadini und Dieter Vranckx, da diese erst seit dem Geschäftsjahr 2024 im Vorstand sind und daher in den Vorjahren noch keine Vorstandsvergütung erhalten haben.

³⁾ Ohne die Angabe zur Auszahlung der Versorgungszusage von Harry Hohmeister nach Eintritt des Versorgungsfalles im Geschäftsjahr 2024.

T221 VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS, DES AUFSICHTSRATS UND DER BELEGSCHAFT SOWIE DER ERTRAGSENTWICKLUNG (Fortsetzung)¹⁾

	2020	2021	Veränderung 21/20	2022	Veränderung 22/21	2023	Veränderung 23/22	2024	Veränderung 24/23
IV. Aufsichtsratsvergütung^{4) 5)} in Tsd. EUR									
Karl-Ludwig Kley	265	302	13,8 %	305	1,2 %	375	23,0 %	375	0,0 %
Christine Behle	124	141	13,7 %	143	1,1 %	174	22,1 %	175	0,6 %
Tim Busse (seit 29.07.2023)	-	-	-	-	-	43	-	100	132,6 %
Erich Clementi (seit 05.05.2020)	45	81	80,0 %	82	1,2 %	150	82,9 %	150	0,0 %
Thomas Enders (seit 05.05.2020)	57	121	112,3 %	124	2,5 %	175	41,1 %	175	0,0 %
Karl Gernandt (seit 09.05.2023)	-	-	-	-	-	65	-	133	104,6 %
Sara Grubisic (seit 29.07.2023)	-	-	-	-	-	53	-	125	135,8 %
Christian Hirsch (08.05.2018 bis 31.12.2020 & seit 29.07.2023)	70	-	-	-	-	63	-	150	138,1 %
Jamila Jadran (seit 29.07.2023)	-	-	-	-	-	43	-	100	132,6 %
Arne Christian Karstens (seit 29.07.2023)	-	-	-	-	-	63	-	150	138,1 %
Michael Kerkloh (seit 02.09.2020 bis 07.05.2024)	33	112	237,9 %	114	2,2 %	150	31,6 %	52	-65,3 %
Carsten Knobel	97	111	14,4 %	112	0,9 %	150	33,9 %	150	0,0 %
Holger Benjamin Koch	71	81	14,1 %	82	0,6 %	134	64,4 %	150	11,9 %
Harald Krüger (seit 05.05.2020)	46	142	209,1 %	165	16,0 %	225	36,4 %	225	0,0 %
Marvin Reschinsky (seit 29.07.2023)	-	-	-	-	-	53	-	125	135,8 %
Birgit Rohleder	71	81	14,1 %	83	1,9 %	100	21,2 %	100	0,0 %
Britta Seeger (seit 04.05.2021)	-	54	-	81	49,3 %	100	24,2 %	100	0,0 %
Astrid Stange (seit 05.05.2020)	45	81	80,0 %	82	1,2 %	100	22,0 %	100	0,0 %
Angela Titzrath (seit 02.09.2020)	25	81	222,0 %	82	1,2 %	125	53,4 %	125	0,0 %
Klaus Winkler	70	113	60,7 %	115	1,8 %	148	29,3 %	150	1,4 %

⁴⁾ Die Aufsichtsratsvergütung umfasst bis einschließlich Geschäftsjahr 2022 neben der festen Vergütung für die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen auch die bis zu diesem Zeitpunkt für eine persönliche Teilnahme an einer Präsenzsitzung gezahlten Sitzungsgelder.

⁵⁾ Angaben ohne Sara Hennicken, da diese erst seit dem Jahr 2024 im Aufsichtsrat ist und daher in den Vorjahren noch keine Aufsichtsratsvergütung erhalten hat.

Für den Aufsichtsrat

Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Für den Vorstand

Carsten Spohr, Vorsitzender



WEITERE INFORMATIONEN

- 380 Sustainable Development Goals (SDG) Index
- 388 Prüfvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung
- 391 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
- 392 Zehn-Jahres-Übersicht
- 395 Glossar
- 398 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- 403 Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2025




SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) INDEX


T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	3.3	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Präventive Impfungen werden durchgeführt. Die Lufthansa Group bietet ihren Mitarbeitenden an, sich zum Schutz vor einer schweren Grippeerkrankung impfen zu lassen an den Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz.
	3.4	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Die Medizinischen Dienste der Lufthansa Group bieten eine umfassende arbeitsmedizinische Versorgung der Mitarbeitenden, angepasst an deren individuelle Bedürfnisse, unter Berücksichtigung des Arbeitsplatzes und individueller gesundheitlicher Voraussetzungen. Ebenso verfügen die Medizinischen Dienste über eine ausgeprägte fliegerärztliche Expertise und bieten psychosoziale Beratungsleistungen an.
		ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Ein konzernweites Gesundheitsmanagement unterstützt die Gesundheitsmanager der einzelnen Gesellschaften. Auch den Gästen der Lufthansa Group wird für Reisen mit Vorerkrankungen oder Beeinträchtigungen umfangreiche Unterstützung durch das Medical Operations Center (MOC) angeboten.
	3.8	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Kooperation mit einer Krankenkasse erfolgt seitens der Lufthansa Group in Europa. Da die Stärkung der Gesundheit der Beschäftigten verbessert werden soll, ging das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group im Berichtsjahr in Deutschland eine Kooperation mit einer gesetzlichen Krankenkasse ein, die ein breites Angebot an Maßnahmen zum betrieblichen Gesundheitsmanagement beinhaltet.
	4.4	ESRS S1	➤ Risiken wurden vor allem bei den Themen Tarifverträgen und Arbeitgeberattraktivität identifiziert	Bei der Lufthansa Group werden verschiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme angeboten und Talente in verschiedenen Gruppen gefördert und systematisch vernetzt. Weiterhin werden verschiedene Programme zur Fort- und Weiterbildung angeboten, um den Mitarbeitenden eine persönliche und fachliche Entwicklung zu ermöglichen.
	4.7	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Die Lufthansa Group setzt sich aktiv für die Förderung von lebenslangem Lernen und die langfristige Beschäftigungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden ein. Mit gezielten Trainings- und Weiterbildungsangeboten, insbesondere im Bereich Umwelt, stärkt das Unternehmen nachhaltige Kompetenzen innerhalb der Belegschaft. Seit 2022 wurden zusätzliche Ausbildungs- und Förderprogramme eingeführt, darunter das „Green Mobility Trainee“-Programm, das es Teilnehmenden ermöglicht, über 18 Monate hinweg an drei verschiedenen Nachhaltigkeitsprojekten innerhalb der Lufthansa Group mitzuwirken. Im Berichtsjahr wurde dieses Programm bereits zum zweiten Mal erfolgreich durchgeführt. Die Lufthansa Group hat das Lern- und Engagementprogramm „Green Explorers“ erneut umgesetzt, bei dem 150 ausgewählte Mitarbeitende als Multiplikatoren für Nachhaltigkeit qualifiziert wurden. Sie treiben nachhaltige Ansätze in der Produktentwicklung, Kundenbindung und der Nutzung nachhaltiger Materialien gezielt voran.

T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	7.2	ESRS E1	➤ Ausbau von Sustainable Aviation Fuel für klimaschonenden Flugverkehr der Zukunft wird unterstützt	Für eine kontinuierliche Beschaffung von Sustainable Aviation Fuel auf dem Spot-Markt wurden vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG bis zu 250 Mio. USD freigegeben.
		ESRS E1	➤ Energiestrategie für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien	Im ersten Quartal 2024 hat die Lufthansa Group ihre neue Energiestrategie für den Energieverbrauch am Boden verabschiedet. Diese beinhaltet unter anderem die Anpassung des Energiemixes.
		ESRS E1	➤ Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen	Die Lufthansa Group hat sich für den Bodenbetrieb das Scope-2-Ziel gesetzt, in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien zu beziehen.
		ESRS E1	➤ Energieverbrauch und Energiemix	Die Lufthansa Group erfasst und analysiert jährlich ihren weltweiten Energieverbrauch. Die entsprechenden Kennzahlen sind nicht nur als Grundlage für den Total Carbon Footprint von Bedeutung, sondern geben auch Einblicke in den bezogenen Energiemix.
	7.3	ESRS E1	➤ Technische Maßnahmen für die bestehende Flotte ergänzen Engagement für mehr Treibstoffeffizienz	Die von Lufthansa Technik gemeinsam mit BASF entwickelte funktionale Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“ ist ein Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung einer technischen Maßnahme. Die sogenannte „Riblet-Fileme“ sind aktuell schon in der Lage, den Luftwiderstand großer Verkehrsflugzeuge und damit ihren Kerosinverbrauch um 0,8 % zu verringern. Ende 2024 befanden sich insgesamt 17 mit AeroSHARK ausgestattete Boeing 777 in der Flotte der Lufthansa Group, davon zwölf Boeing 777-300ER bei SWISS sowie fünf Boeing 777F bei der Lufthansa Cargo.
		ESRS E1	➤ Effizienzsteigerungen durch einen einheitlichen europäischen Luftraum sollen Emissionen reduzieren	Die von der Europäischen Kommission angestrebte Effizienzsteigerung von bis zu 10 % durch verkürzte Flugwege, verbessertes Kapazitätsmanagement und weniger Verspätungen soll im Bereich Forschung und Implementierung durch das SESAR-Programm erreicht werden.
		ESRS E1	➤ OPS Sustainability Program ist integraler Ansatz für Handlungsfelder der Klimaschutzstrategie	Im Berichtsjahr wurden konzernweit 91 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklung. Hierdurch konnten 37 Tsd. Tonnen CO ₂ -Emissionen dauerhaft vermieden werden.
		ESRS E1	➤ Emissionseinsparungen sollen durch Prozess- und Gewichtsoptimierung erreicht werden	Unter dem Namen „Green Procedures“ wird der Einsatz treibstoffsparender Prozesse im Flugzeugbetrieb durch Pilotinnen und Piloten gefördert. Durch neue, effizientere An- und Abflugverfahren mit satellitengestützter Navigation sowie strukturelle Anpassungen an Luftraumgrenzen und in der Flugplanung kann ebenso Kerosin eingespart werden. Durch den Einsatz neuartiger Materialien sowie durch die Reduktion des Materialbedarfs können signifikante Gewichtseinsparungen an den Flugzeugen erreicht werden.
		ESRS E1	➤ Energiestrategie für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien	Im ersten Quartal 2024 hat die Lufthansa Group ihre neue Energiestrategie für den Energieverbrauch am Boden verabschiedet. Diese beinhaltet unter anderem das Thema Energieeffizienz.

T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	8.2	ESRS 2	➤ Kernelemente der allgemeinen Unternehmensstrategie wirken sich auf Nachhaltigkeitsaspekte aus	Die Lufthansa Group stellt ihren Kundinnen und Kunden weltweit Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge zur Verfügung. Diese werden hauptsächlich durch die fünf großen Passagier-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings angeboten. Zudem können Kunden die Dienstleistungen von Lufthansa Cargo nutzen, um Waren weltweit zu transportieren. Schließlich umfasst das Portfolio der Lufthansa Group die technische Wartung von Flugzeugen durch Lufthansa Technik sowie weitere industrielle IT-Lösungen. Mit den „Green Fares“ erweiterte die Lufthansa Group ihr Produktportfolio im Jahr 2023 um Optionen, bei denen Kundinnen und Kunden ihre flugbezogenen CO ₂ -Emissionen reduzieren und die verbleibenden CO ₂ -Emissionen ausgleichen können – und strebt dabei eine steigende Energie- und Ressourceneffizienz an. Zudem wird sie ihr Portfolio an Passagier-Airlines durch die Übernahme von Anteilen an ITA Airways erweitern.
	8.5	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Der Code of Conduct der Lufthansa Group wurde im Februar 2024 um ein Kapitel zum respektvollen Umgang erweitert. Damit beabsichtigt die Lufthansa Group, die Wichtigkeit des Einsatzes gegen Diskriminierung zu betonen und konzernweit zu verankern. Zudem wurde 2024 die konzernweite Kampagne „Respect“ gegen Diskriminierung durchgeführt. Sie verfolgte das Ziel, das Bewusstsein für verschiedene Formen der Diskriminierung, aber auch für Meldewege und Beschwerdemechanismen zu schärfen sowie die Verbundenheit gegen Diskriminierung zu stärken.
			➤ Risiken wurden vor allem bei den Themen Tarifverträge und Arbeitgeberattraktivität identifiziert	Die Lufthansa Group hat mit einer konzernweiten Arbeitsgruppe „Recruiting“, einer strategischen Personalplanung, der Ausarbeitung eines Kompetenzmodells sowie der Stärkung des Employer Brandings und der Rekrutierung sich verstärkt mit dem strategischen Personalbedarf auseinandergesetzt, um die Beschäftigten bestmöglich einzusetzen.
	8.7	ESRS S1	➤ Grundsatzerklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group	Die Lufthansa Group verfolgt beim Schutz der Menschen- und Umweltrechte eine zweigleisige Strategie: Zum einen soll verhindert werden, dass Auswirkungen und Risiken überhaupt entstehen. Zum anderen wird versucht, auf strukturelle Auswirkungen und Risiken, die im Rahmen der Risikoanalyse identifiziert werden, mit geeigneten Maßnahmen zu reagieren und nachteilige Auswirkungen auf Menschenrechte und Umwelt zu verhindern oder zumindest zu minimieren. Erhält die Lufthansa Group Kenntnis von einer tatsächlichen oder drohenden Verletzung von Menschenrechten oder Umweltverpflichtungen, wird sie unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen. Ist ein Lieferant nicht in der Lage, einen Verstoß sofort zu beenden, zu verhindern oder zu minimieren, wird die Lufthansa Group ein entsprechendes Abhilfe- und/oder Präventionskonzept erstellen und umsetzen. Als letztes Mittel behält sich die Lufthansa Group das Recht vor, die Geschäftsbeziehungen zu beenden.
		ESRS S2	➤ Beschwerdeverfahren	Beschwerden und Hinweise zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen potenziell negativen Auswirkungen oder zu Compliance-Verstößen bei Lieferanten können vertraulich über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder die externe Ombudsperson der Lufthansa Group zur Kenntnis gebracht werden. Die Zulieferer werden zudem in den Verträgen aufgefordert, ihre eigenen Lieferanten und deren Mitarbeitende über die Hinweismeldewege der Lufthansa Group zu informieren.
		ESRS S2	➤ Supplier Code of Conduct beschreibt die Grundregeln der Zusammenarbeit für Zulieferer	Der Supplier Code of Conduct gilt für alle Zulieferer der Lufthansa Group. Er adressiert im Wesentlichen die drei Kernbereiche in Bezug auf Nachhaltigkeit: Umweltschutz, Soziales und verantwortliche Unternehmensführung. Er definiert Mindeststandards für Lieferanten, deren Beschäftigte sowie Subunternehmen. Im Fokus stehen die Achtung der Menschenrechte, die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsstandards, der Umweltschutz und ein integriertes wirtschaftliches Handeln. Die Lufthansa Group erwartet von ihren Lieferanten, dass sie die geltenden Gesetze und Vorschriften der Länder einhalten, in denen sie Produkte oder Dienstleistungen beziehen, herstellen, anbieten oder liefern. Die Lufthansa Group toleriert kein unethisches Geschäftsverhalten, wie beispielsweise Korruption, Bestechung, Zwangsarbeit, Kinderarbeit oder die Verletzung von Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards, und untersagt diese Aktivitäten ausdrücklich.
		ESRS S2	➤ Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke	Die Verankerung von Menschenrechten und Nachhaltigkeit in den Geschäftsprozessen, den Richtlinien der Lufthansa Group sowie in ihren globalen Lieferketten ist eine kontinuierliche Aufgabe. Dabei orientiert sich das Unternehmen an zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen.
		ESRS S2	➤ Konzerneinkaufsrichtlinie verpflichtet Zulieferer zu sozialer und ökologischer Verantwortung	Durch die Aufnahme von Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Zulieferern zu erreichen und somit auch der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden und negativen Auswirkungen vorzubeugen. Zu den Verpflichtungen der Lieferanten gehören die zehn Prinzipien des UN Global Compact und die fünf Grundprinzipien der Internationalen Arbeitsorganisation sowie die vertraglichen Leistungen aus dem LkSG.
	8.8	ESRS S1	➤ Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Die Lufthansa Group verfügt über verschiedene Hinweisgeberkanäle, die genutzt werden können, um Bedenken und mögliche Verstöße zu melden. Die Hinweise, die dem Corporate Compliance Office oder dem Human Rights Office über die beschriebenen Kanäle gemeldet werden, werden zunächst auf Plausibilität geprüft und nach Kategorien, wie beispielsweise Straftaten oder Menschenrechtsverletzungen, klassifiziert. Je nach Thema werden die Hinweise zur weiteren Bearbeitung an die vordefinierten zuständigen Personalabteilungen übermittelt.
		ESRS S1	➤ Lufthansa Group Code of Conduct stützt ethische Werte	Entsprechend dem Code of Conduct behandelt die Lufthansa Group Mitarbeitende und andere Anspruchsgruppen respektvoll und lehnt jede Form von Diskriminierung, Belästigung oder Gewalt ab. Das Handeln innerhalb der Lufthansa Group soll daher geprägt sein von der Wertschätzung und Inklusion von Menschen, unabhängig von nationaler und ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Das Unternehmen wendet sich daher gegen Diskriminierung jeglicher Art.

T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	
	9.1	ESRS E1	➤ Lufthansa Group setzt sich für die Harmonisierung des europäischen Luftraums ein	Die Lufthansa Group setzt sich für die Harmonisierung des Luftraums in der EU ein. Hierfür verfügen die Lufthansa Group und weitere europäische Fluggesellschaften, zum Beispiel im Zusammenschluss bei Airlines for Europe (A4E), über die erforderliche Expertise und unterstützen seit vielen Jahren aktiv die Gestaltung eines effizienten EU-Luftraums durch ihre Mitarbeit in Gremien und Projekten.	
		ESRS E2	➤ Lufthansa Group investiert in moderne und damit leisere Flugzeuge	Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2024 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahres.	
		ESRS E2	➤ Bestandsflotte wird mit lärmreduzierenden Technologien nachgerüstet	Lufthansa Airlines stellte Anfang 2014 als weltweit erste Fluggesellschaft einen mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320 in Dienst. Alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa Airlines und SWISS sind inzwischen mit diesen Modifikationen ausgestattet. Bei Austrian Airlines wurde die Umrüstung der erweiterten Flotte von sechs A320-Flugzeugen Ende 2023 begonnen und bis Ende 2024 abgeschlossen. Seit Ende 2023 sind auch alle Flugzeuge der A320-Familie von Eurowings mit Wirbelgeneratoren ausgestattet, sodass 2024 erstmals die komplette Flotte durchgängig mit dieser Lärmreduzierungsmaßnahme ausgestattet war.	
	9.5	ESRS E1	➤ Erste Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken sind umgesetzt	Die Erforschung und Entwicklung innovativer, klimafreundlicherer Technologien gehört zu den von der Lufthansa Group vorangetriebenen Maßnahmen. Beispielsweise initiierte Lufthansa Technik 2021 das „Hydrogen Aviation Lab“ – ein von der Hansestadt Hamburg gefördertes Projekt, in dem Technologien sowie umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen im Umgang mit Flüssig-Wasserstoff als Primärenergieträger konzipiert und erprobt werden. Darüber hinaus unterstützt die Lufthansa Group seit 1994 aktiv verschiedene nationale und internationale Atmosphären- und Klimaforschungsprojekte.	
		ESRS E1	➤ Kooperationen in Kollaborations-, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen erweitern Klimaschutzengagement	Um die im Rahmen des Klimaschutzengagements der Lufthansa Group gesetzten Ziele in einer schwer zu dekarbonisierenden Branche zu erreichen, setzt das Unternehmen ergänzend auf gezielte politische Unterstützung und finanzielle Fördermechanismen, um neue Technologien zu entwickeln. So engagiert sich die Lufthansa Group in vielfältigen privatwirtschaftlichen und staatlich geförderten Kollaborations-, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen. Zudem unterstützt sie die Atmosphärenforschung, um so gemeinsam mit der Wissenschaft zu einem besseren Verständnis des globalen Klimas beizutragen.	
		ESRS E2	➤ Lufthansa Group beteiligt sich an der Lärmforschung zur Optimierung von An- und Abflügen	Die Lufthansa Group unterstützte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) auch im Berichtsjahr bei der Weiterentwicklung des „Low Noise Augmentation System“ (LNAS) zur Optimierung von An- und Abflügen.	
		10.2	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Als Beitrag zur Förderung von Geschlechterdiversität und zur Erhöhung des Anteils weiblicher Führungskräfte auf den beiden obersten Hierarchieebenen unterhalb des Vorstands hat die Lufthansa Group im Jahr 2022 ein gezieltes Förderprogramm für Frauen in Führungspositionen ins Leben gerufen. Dieses Programm wird seitdem kontinuierlich weiterentwickelt und an die Bedürfnisse der Teilnehmerinnen sowie die Anforderungen der Organisation angepasst, um langfristige Fortschritte in der Gleichstellung zu erzielen.
			ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Die Lufthansa Group leistet einen aktiven Beitrag zur Förderung der Vielfalt und Gleichstellung, indem sie 2021 ein Entwicklungsprogramm sowie weitere Initiativen ins Leben gerufen hat, um die Anzahl weiblicher internationaler Beschäftigter in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien gezielt zu erhöhen. Diese Programme werden kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert, um eine nachhaltige Stärkung der Diversität in der Belegschaft zu gewährleisten.
			ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Die Lufthansa Group strebt die Förderung einer inklusiven Kultur an, die auf interkulturellem Verständnis und Wertschätzung basiert und gleichzeitig das Unternehmen als attraktives Ziel für internationale Talente positioniert. Dazu gehört seit 2023 ein Programm für internationale Talente, die bisher noch nicht in einem der Heimatmärkte des Unternehmens (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien) gearbeitet haben, aber Interesse daran haben. Das Programm soll sie auf diese Rotation vorbereiten und während des gesamten Prozesses unterstützen.

Sustainable Development Goals (SDG) Index

T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	12.2	ESRS E5	➤ Ansätze der Passagier-Airlines für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Auf Basis der R-Strategien sowie der EU-Abfallhierarchie (2008/98/EG) haben die Lufthansa Group Passagier-Airlines im Rahmen ihrer globalen Abfallrichtlinien spezifische Richtlinien eingeführt, um den Übergang von der Nutzung von Primärressourcen hin zu nachwachsenden, recycelten oder recyclingfähigen Materialien zu fördern. Es wird darauf geachtet, dass künftig eingesetzte Produkte möglichst aus einem einheitlichen Material bestehen und recyclingfähig sind.
		ESRS E5	➤ Wesentliche Ressourceneinsätze der Geschäftsfelder der Lufthansa Group sind abhängig vom jeweiligen Geschäftsmodell	Die Lufthansa Group ermittelt und berichtet über ihre wesentlichen Ressourcenflüsse, die bei den Passagier-Airlines, Technik und Cargo im Einsatz sind.
	12.3	ESRS E5	➤ Ansätze der Passagier-Airlines für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Innerhalb der Richtlinie „Waste Targets“ der Lufthansa Group wird die Reduzierung von Lebensmittelabfällen adressiert. So sollen Lebensmittelabfälle auf der Kurzstrecke bis 2025 im Vergleich zu 2010 halbiert werden.
		ESRS E5	➤ Reduzieren: Ressourceneinsatz verringern und Abfallströme analysieren	In Bezug auf die Betriebsabläufe nach dem Flug steht im Vordergrund, Daten zu Abfallströmen zu analysieren, um mehr Transparenz zu erreichen. Eine Maßnahme zur Erhöhung der Ressourceneffizienz – insbesondere bei Lebensmittelabfällen – ist beispielsweise ein Analyseprojekt der Passagier-Airlines zum Lebensmittelverbrauch.
		ESRS E5	➤ Reduzieren: Ressourceneinsatz verringern und Abfallströme analysieren	Im Jahr 2024 wurden erweiterte Services auf Abruf eingeführt. Hierdurch konnten beispielsweise bei der Austrian Airlines die Beladung von Milch, Sahne und Brot reduziert werden, wobei Milch um 20 %, Sahne um 30 % und Brot um 45 % verringert wurden.
	12.5	ESRS E5	➤ Ansätze der Passagier-Airlines für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Zur Senkung des Ressourcenverbrauchs konzentrieren sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group darauf, endliche Ressourcen so lange wie möglich in einem geschlossenen Kreislauf zu halten. Dazu gehört das Bestreben, alle Kunststoff- und Aluminiumartikel an Bord in die Kreislaufwirtschaft zu überführen oder gänzlich darauf zu verzichten und durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen.
		ESRS E5	➤ Passagier-Airlines haben sich Ziele für einen nachhaltigen Ressourcenumgang an Bord gesetzt.	Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group sehen vor, ab 2025 kundenbezogene Plastik- und Aluminiumartikel in die Kreislaufwirtschaft zu überführen und damit auf Einwegplastik und -aluminium an Bord zu verzichten.
		ESRS E5	➤ Ersetzen: Austausch von Einwegmaterialien vorantreiben	Im Beschaffungsprozess steht der Austausch von Einwegplastik und -aluminium im Fokus. Im Einkauf werden so weit wie möglich nachwachsende und recycelbare Materialien eingekauft.
		ESRS E5	➤ Recycling: Materialien recyceln	Die Lufthansa Group hat Airline-spezifische Recycling-Richtlinien für die Crews eingeführt, die konzernweit bei allen Passagier-Airlines eingesetzt werden. Im Berichtsjahr hat SWISS mehrere Initiativen zum Recycling von Materialien an Bord gestartet, unter anderem in den Vereinigten Staaten, wodurch nun größere Materialmengen in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt werden können.
		ESRS E5	➤ 263 von 731 Einwegplastik- und Einwegaluminiumartikel konnten bisher ausgetauscht werden	Um den Fortschritt beim Austausch von Artikeln aus Einwegplastik und Einwegaluminium messbar zu machen, hat die Lufthansa Group in Anlehnung an das IATA-Handbuch „Beginners Guide to Airline Sustainability Reporting“ einen unternehmensspezifischen Leistungsindikator definiert. Dieser Indikator gibt an, wie viele Einwegartikel aus Plastik und Aluminium insgesamt bei den Passagier-Airlines und bei der Lufthansa Cargo im Einsatz sind und wie viele Artikel durch nachhaltigere Alternativen, wie beispielsweise Mehrweg- statt Einwegbecher, ersetzt werden konnten.
		ESRS E5	➤ Ansätze der Lufthansa Technik für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Die Lufthansa Technik bietet seit mehreren Jahren leasingbasierte Reparaturservices an. Fluggesellschaften der Lufthansa Group sowie Fremdfluggesellschaften haben die Möglichkeit, Ersatzteile für ihre Flugzeuge einbauen zu lassen. Die Ersatzteile bleiben Eigentum von Lufthansa Technik und können, sobald ein Flugzeug die Flotte verlässt, anderweitig eingesetzt werden, wodurch sie dem Materialkreislauf erhalten bleiben.
		ESRS E5	➤ Ziele der Lufthansa Technik setzen Schwerpunkt auf eine Steigerung der Recyclingquote an ihren Standorten	Lufthansa Technik hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 die Recyclingquote auf 75 % zu steigern. Die Ziele wurden gemeinsam mit der Segmentleitung, Vorstand und der Umweltabteilung von Lufthansa Technik im Jahr 2017 beschlossen.

T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	12.5	ESRS E5	➤ Lufthansa Technik legt den Schwerpunkt auf Recyclingmaßnahmen	Unter Berücksichtigung geltender Regulierung veräußert die Lufthansa Technik gruppenweit metallische Wertstoffe wie Stahl gezielt an spezialisierte Recyclingunternehmen. Diese Vorgehensweise trägt nicht nur zur Optimierung der Ressourcennutzung und zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels zur Steigerung der Recyclingquote bei, sondern generiert zugleich durch die Veräußerung der Metallabfälle an Recyclingunternehmen sowie die Verringerung von Entsorgungskosten wirtschaftliche Vorteile.
		ESRS E5	➤ Ansätze von Lufthansa Cargo für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Lufthansa Cargo verfolgt ein Kreislaufwirtschaftskonzept, das auf Ressourcenvermeidung, -reduzierung und -schonung abzielt. Dieses schließt im Luftfrachttransportsektor unabdingbare Lademittel und Ladehilfsmittel ein. Diese Artikel sind in der Regel für den Mehrfachgebrauch ausgelegt und werden erst dann zu Abfall, wenn sie nicht mehr reparierbar sind oder ihr Gültigkeitsdatum gemäß internationalen luftfrachtspezifischen Regularien abgelaufen ist.
		ESRS E5	➤ Lufthansa Cargo fokussiert sich auf eine Erhöhung des Anteils recycelter Materialien	Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften haben sich das Ziel gesetzt, den Anteil recycelter Materialien bis Ende 2025 auf 40 % zu erhöhen. Das Ziel bezieht sich auf alle Materialien, die am Drehkreuz von Lufthansa Cargo in Frankfurt entsorgt werden.
		ESRS E5	➤ Lufthansa Cargo setzt auf Ressourcenschonung bei ihren Frachtkapazitäten	Im Berichtsjahr wurden zwei neue Maßnahmen eingeführt: Zum einen wird eine biologisch abbaubare Folie zur Ladungssicherung getestet. Zum anderen werden Gurte, die von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften gesammelt wurden, an den Hersteller zurückgeführt.
	13.1	ESRS E1	➤ Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert	Die Lufthansa Group hat im Rahmen ihrer Klimarisikoanalyse wesentliche klimabezogene Risiken und Chancen identifiziert
		ESRS E1	➤ Klima-Resilienzanalyse ist angestoßen, um Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel zu analysieren	Die Klima-Resilienzanalyse wurde von der Lufthansa Group in Zusammenarbeit mit einem externen Beratungsunternehmen im Laufe des Geschäftsjahres 2024 angestoßen. Ziel war es, die Widerstandsfähigkeit der Strategie, einschließlich des Geschäftsmodells, der Lufthansa Group gegenüber dem Klimawandel unter Berücksichtigung der damit verbundenen Unsicherheiten zu analysieren.
		ESRS E1	➤ Erste Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken sind umgesetzt	Die Lufthansa Group hat verschiedene Maßnahmen implementiert, um resilienter gegen physische und transitorische Klimarisiken zu werden. Diese Maßnahmen werden derzeit als ausreichend bewertet, um sich kurz-, mittel- und langfristig auf die Auswirkungen des Klimawandels einzustellen.
	13.2	ESRS E1	➤ Effizienzsteigerungen durch einen einheitlichen europäischen Luftraum sollen Emissionen reduzieren	Der Gesetzesvorschlag der Europäischen Kommission zur Weiterentwicklung des europäischen Luftraums (SES2+) soll dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement weiter zu harmonisieren und zu optimieren. Die technologische Basis hierfür bilden die Ergebnisse aus dem europäischen SESAR Programm.
		ESRS E1	➤ Kooperationen in Kollaborations-, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen erweitern Klimaschutzengagement	Die Lufthansa Group ist im Austausch mit der Politik für Unterstützung und den Aufbau finanzieller Fördermechanismen, um neue Technologien zu entwickeln und die Markteinführung von Sustainable Aviation Fuel zu beschleunigen.
		ESRS E1	➤ Verpflichtende Kompensation von CO₂	Mit dem im Oktober 2016 bei der ICAO getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz – CORSIA – werden seit 2021 wachstumsbedingte CO ₂ -Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert.
		ESRS E1	➤ Handel mit marktbasierter Klimaschutzinstrumenten	Im EU-ETS werden die CO ₂ -Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel industrieübergreifend erfasst und reduziert. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Zusätzliche Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten bestehen durch die Emissionshandelssysteme der Schweiz (CH-EHS) und des Vereinigten Königreichs (UK-ETS) für die Flüge zwischen dem EWR, der Schweiz und Großbritannien.



T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
13.3		ESRS E1	➔ Übergangsplan für den Klimaschutz	Die Lufthansa Group hat einen Übergangsplan für die Transition zu mehr Klimaschutz. Dieser beschreibt, wie die Lufthansa Group plant, ihre SBTi-Ziele zu erreichen. Zudem wird beschrieben, wie der Klimatransitionsplan in der Organisation verankert ist.
		ESRS E1	➔ Übergangsplan für den Klimaschutz	Die Lufthansa Group engagiert sich für die Erweiterung des intermodalen Angebots, indem sie sich mit anderen Verkehrsunternehmen dafür einsetzt, dass weitere Zug- und Busverbindungen als Alternativen zu Kurzstreckenflügen aufgenommen werden.
		ESRS E1	➔ Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Den Indikator Gramm CO ₂ pro Revenue-Tonnenkilometer hat der Aufsichtsrat als Schwerpunkt für die strategischen Ziele und Nachhaltigkeitsziele im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 (LTI 2024) festgelegt.
		ESRS E1	➔ Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet	Die Lufthansa Group hat vier Handlungsfelder im Zusammenhang mit Klimaschutz identifiziert: technischer Fortschritt, verbesserte Infrastruktur, operative Maßnahmen, ökonomische Instrumente.
		ESRS E1	➔ Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen	Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Mit der SBTi-Validierung im Jahr 2022 war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa und die zweite weltweit mit einem wissenschaftlich fundierten CO ₂ -Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens von 2015. Gemäß SBTi-Kriterien hat sich Lufthansa Group das Ziel gesetzt, ihre CO ₂ -Intensität, das heißt ihre CO ₂ -Emissionen in Gramm CO ₂ pro Revenue-Tonnenkilometer (Passagier und Fracht), von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren.
		ESRS E1	➔ Beitrag der einzelnen Dekarbonisierungshebel ist quantifiziert	Für die Dekarbonisierungshebel quantifiziert die Lufthansa Group die folgenden Beiträge zur Erreichung der SBTi-Ziele im Jahr 2030: – Flottenerneuerung führt zu einer Treibhausgas-Emissionsreduktion pro Revenue-Tonnenkilometer (RTK) von 15 %. – Betriebliche Effizienzmaßnahmen führen zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro RTK um 3,8 %. – Die Verwendung von SAF führt zu einer zusätzlichen Verringerung der Treibhausgasemissionen pro RTK um 3,4 %.
		ESRS E1	➔ Lufthansa Group bezieht CO₂-Kompensationsbeiträge ein, um freiwilliges Klimaziel zu erreichen	Über die durch die SBTi-Ziele definierte Reduktion hinaus strebt die Lufthansa Group an, ihr selbst gestecktes Ziel – die Netto-CO ₂ -Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 zu halbieren – zu erreichen. Dabei bezieht sie freiwillige CO ₂ -Kompensationsleistungen mit ein. Diese tragen signifikant zum Klimaziel bei. Die CO ₂ -Kompensationsbeiträge fließen in ein Klimaschutzprojekt-Portfolio, das Projekte in verschiedenen Ländern der Welt, wie in Deutschland, Österreich und der Schweiz, beinhaltet.
		ESRS E1	➔ Flottenerneuerung bildet wichtigsten Hebel zur CO₂-Einsparung	Die Flottenerneuerung bleibt kurz- und mittelfristig der wichtigste Hebel zur CO ₂ -Einsparung. Durch die Modernisierung der Flotte wird Kerosin und damit CO ₂ im Flugbetrieb eingespart. Im Jahr 2024 wuchs die Flotte der Lufthansa Group um 18 neu hinzugekommene Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen.
		ESRS E1	➔ Ausgleich von CO₂-Emissionen von Dienstreisen der Mitarbeitenden	Die Lufthansa Group gleicht bereits seit 2019 weltweit freiwillig die CO ₂ -Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeitenden aus.
		ESRS S4	➔ Lufthansa Group bietet Nachhaltigkeitsinitiativen und -angebote für ihre Kundinnen und Kunden an	Im Berichtsjahr ist das Produkt „Green Fares“ besonders hervorzuheben. Diese Tarife werden auf innereuropäischen und seit Dezember 2024 auch auf interkontinentalen Strecken der Lufthansa Group angeboten. Bei der Wahl dieses Tarifs werden auf europäischen Strecken 20 % der flugbezogenen CO ₂ -Emissionen reduziert, auf Langstreckenflügen 10 %. Der verbleibende Anteil der CO ₂ -Emissionen wird durch Beiträge zum Klimaschutzportfolio der Lufthansa Group ausgeglichen. Der zusätzlich buchbare Produktbestandteil „Sustainable Choice“ bietet Kunden von Lufthansa Cargo die Möglichkeit, die durch den Lufttransport verursachten CO ₂ -Emissionen durch die Investitionen in SAF oder in Kompensationsprojekte zu reduzieren oder auszugleichen. Für einzelne Luftfrachttransporte stehen fünf Optionen zur Verfügung: von 100 % Kompensation über 20 % SAF und 80 % Kompensation bis hin zu 80 % SAF und 20 % Kompensation. Darüber hinaus bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden individuelle Großmengenverträge, sogenannte „BulkAgreements“, für SAF- und Kompensationsprojekte an.
	ESRS E1	➔ CO₂-Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt	Die Lufthansa Group ermittelt jährlich ihren CO ₂ -Fußabdruck. Der „Carbon Footprint“ der Lufthansa Group bildet die Summe aller durch ihre betrieblichen Aktivitäten verursachten Kohlenstoffdioxid- und anderen Treibhausgasemissionen gemäß den international anerkannten Standards des Greenhouse Gas Protocol ab – inklusive der wesentlichen Emissionen aus der Lieferkette.	

T222 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	16.5	ESRS G1	➤ Verbindliche Compliance-Richtlinien gelten für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group	Integrity-Compliance-Richtlinien beinhalten Vorgaben zur Prävention von Korruption und Bestechung einschließlich Interessenkonflikten. In drei Richtlinien werden hier unter anderem klare Vorgaben für Einladungen und Geschenke, insbesondere von Amtstragenden, sowie potenzielle Interessenkonflikte geregelt. Die Richtlinien zielen darauf ab, Korruptions- und Bestechungsrisiken zu mindern, die Einhaltung regulatorischer Standards sicherzustellen und die Reputation des Konzerns zu erhalten und zu verbessern.
		ESRS G1	➤ Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Um Vorwürfen oder Vorfällen von Korruption und Bestechung nachzugehen, unterhält die Lufthansa Group verschiedene Hinweisgeberkanäle. Alle Mitarbeitenden können sich zudem an ihre direkten Vorgesetzten, die Compliance-Manager in ihrer Konzerngesellschaft oder das Corporate Compliance Office wenden.
		ESRS G1	➤ Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende für Risiken sensibilisieren	Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende der Lufthansa Group dabei unterstützen, alle relevanten gesetzlichen Vorgaben und internen Richtlinien der Lufthansa Group zu verstehen. Sie sollen dazu dienen, das Bewusstsein für Risiken zu schärfen, Hinweise zum Umgang mit Risikosituationen zu geben und aufzuzeigen, an welcher Stelle die Mitarbeitenden Unterstützung erhalten können. Webbasierte Trainings sollen für diese Themen sensibilisieren; Präsenztrainings sollen bereichs- oder funktionsbezogenes, spezifisches Wissen vermitteln. Grundsätzlich sind die genannten webbasierten oder Präsenztrainings allen Mitarbeitenden zugänglich.
	16.10	ESRS S4	➤ Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortlich	Die Lufthansa Group ist bestrebt, in ihren Produktversprechen und Produktangaben wahrheitsgemäße und nicht irreführende Aussagen zu treffen, was sich in den Vermarktungspraktiken sowie Angaben zu Produktinformationen widerspiegelt.
	17.16	ESRS 2	➤ Verantwortliches Handeln wird durch strategische Partnerschaften und Nachhaltigkeitsinitiativen gestärkt	Die Lufthansa Group hat sich bereits 2002 den zehn Prinzipien des UN Global Compact für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung verpflichtet und setzt damit ein Zeichen für langfristiges Engagement sowie für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und eine nachhaltige Entwicklung.
		ESRS 2	➤ Verantwortliches Handeln wird durch strategische Partnerschaften und Nachhaltigkeitsinitiativen gestärkt	Die Lufthansa Group ist langjähriges Mitglied der International Air Transport Association (IATA), des internationalen Dachverbands der Fluggesellschaften, und engagiert sich aktiv in dieser globalen Organisation für die Förderung von Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit in der Luftfahrtindustrie. Sie arbeitet eng mit anderen Mitgliedern zusammen, um gemeinsame Standards und Methoden zu entwickeln, umzusetzen, Innovationen voranzutreiben und die Transformation hin zu einer emissionsärmeren Luftfahrt aktiv mitzugestalten.

PRÜFVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT IN BEZUG AUF DIE KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Wir haben die im Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, aufgestellt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

– dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.

– dass die Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis IDW QMS 1 (09.2022) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Fälschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- ein Verständnis über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern erlangt;



- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt;
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen;
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt;
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten;
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt;
- die Darstellung der Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt;
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt;
- CO₂-Kompensationszertifikate bezüglich ihrer Existenz gewürdigt, nicht jedoch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit.

Verwendungsbeschränkung für den Prüfungsvermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk 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 Prüfungsvermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber.

Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 (ey-idw-aab-de-2024.pdf).

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 Prüfungsvermerks 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.

Düsseldorf, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Alexander Eisele	Christopher Hintze
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer



VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

ÜBER DIE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS NACH § 162 ABS. 3 AKTG

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 daraufhin formell geprüft, ob die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG im Vergütungsbericht gemacht wurden. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir den Vergütungsbericht nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung sind im beigefügten Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf den Inhalt des Vergütungsberichts.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit § 162 Abs. 3 AktG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW PS 870 (09.2023)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach dieser Vorschrift und diesem Standard ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir haben als Wirtschaftsprüferpraxis die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Die Berufspflichten gemäß der Wirtschaftsprüferordnung und der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer / vereidigte Buchprüfer einschließlich der Anforderungen an die Unabhängigkeit haben wir eingehalten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Ferner sind sie verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob im Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden sind, und hierüber ein Prüfungsurteil in einem Vermerk abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung so geplant und durchgeführt, dass wir durch einen Vergleich der im Vergütungsbericht gemachten Angaben mit den in § 162 Abs. 1 und 2 AktG geforderten Angaben die formelle Vollständigkeit des Vergütungsberichts feststellen können. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts nicht geprüft.

Umgang mit etwaigen irreführenden Darstellungen

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, den Vergütungsbericht unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus der Abschlussprüfung zu lesen und dabei für Anzeichen aufmerksam zu bleiben, ob der Vergütungsbericht irreführende Darstellungen in Bezug auf die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts enthält.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine solche irreführende Darstellung vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Eschborn/Frankfurt am Main, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösser
Wirtschaftsprüfer

Dustin Jansen
Wirtschaftsprüfer



ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

T223 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2024	2023 ⁸⁾	2022 ⁷⁾	2021 ⁶⁾	2020	2019	2018 ⁵⁾	2017 ⁴⁾	2016	2015
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern											
Umsatz	Mio. €	37.581	35.442	30.895	16.811	13.589	36.424	35.542	35.579	31.660	32.056
Ergebnis											
Adjusted EBITDA	Mio. €	3.982	4.910	3.719	593	-2.890	4.718	5.016	5.009	3338	
Adjusted EBIT	Mio. €	1.645	2.682	1.520	-1.666	-5.451	2.026	2.836	2.969	1.752	1.817
Adjusted EBIT-Marge	%	4,4	7,6	4,9	-9,9	-40,1	5,6	8	8,3	5,5	5,7
EBIT	Mio. €	1.731	2.669	1.419	-2.316	-7.353	1.857	2.974	3.297	2.275	1.676
Ergebnis vor Ertragsteuern	Mio. €	1.576	2.317	1.249	-2.606	-8.631	1.860	2.784	3.158	2.248	2.026
Ertragsteuern	Mio. €	-176	-380	-239	413	1865	-615	-588	-784	-445	-304
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	1.380	1.673	791	-2.191	-6.725	1.213	2.163	2.340	1.776	1.698
Wesentliche Aufwandspositionen											
Personalaufwand	Mio. €	9.036	8.344	7.277	6.328	6.436	9.121	8.811	8.172	7.354	8.075
Gebühren	Mio. €	5.020	4.487	3.730	2.155	1.796	4.523	4.457	6.357	5.736	5.651
Treibstoff	Mio. €	7.785	7.931	7.601	2.409	1.875	6.715	6.087	5.232	4.885	5.784
Abschreibungen	Mio. €	2.378	2.242	2.245	2.351	4.389	2.776	2.205	2.383	1.769	1.715
Zinssaldo	Mio. €	-149	-348	-409	-441	-334	-315	-144	-195	-218	-170
Bilanz Lufthansa Konzern											
Vermögensstruktur											
Langfristiges Vermögen	Mio. €	30.736	29.348	28.080	29.063	29.444	31.374	27.559	24.749	24.504	23.526
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	16.316	15.973	15.255	13.475	10.040	11.285	10.654	11.029	10.193	8.936
davon flüssige Mittel	Mio. €	8.488	8.265	8.301	7.666	5.460	3.385	3.235	3.948	3.937	3.093
Kapitalstruktur											
Eigenkapital	Mio. €	11.594	9.709	8.474	4.490	1.387	10.256	9.573	9.110	7.149	5.845
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	3.068	3.063	3.060	3.060	1.530	1.224	1.217	1.206	1.200	1.189
davon Rücklagen	Mio. €	7.094	4.923	4.554	3.581	6.542	7.710	6.083	5.461	4.084	2.881
Fremdkapital	Mio. €	35.458	35.612	34.861	38.048	38.097	32.403	28.640	26.668	27.548	26.617
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	2.692	2.895	2.069	6.676	9.531	6.659	5.865	5.116	8.364	6.626
davon Finanzschulden	Mio. €	14.223	13.943	15.151	16.670	15.368	10.030	6.685	6.814	6.575	6.370
Bilanzsumme	Mio. €	47.052	45.321	43.335	42.538	39.484	42.659	38.213	35.778	34.697	32.462

T223 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

		2024	2023 ⁸⁾	2022 ⁷⁾	2021 ⁶⁾	2020	2019	2018 ⁵⁾	2017 ⁴⁾	2016	2015
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern											
Investitionen	Mio. €	3.819	3.609	2.425	1.356	1.312	3.666	3.805	3.529	2.231	2.568
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	3.657	3.544	2.365	1.318	1.249	3.486	3.709	3.338	2.160	2.454
davon Finanzanlagen	Mio. €	162	65	60	38	63	180	96	191	71	114
Operativer Cashflow	Mio. €	3.892	4.905	5.168	399	-2.328	4.030	4.109	5.368	3.246	3.393
(Adjusted) Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	840	1.846	2.526	-1.049	-3.669	203	288	2.117	1.138	834
Kreditverschuldung											
Brutto	Mio. €	14.232	13.947	15.172	16.689	15.382	10.047	6.724	6.832	6.638	6.440
Netto	Mio. €	5.744	5.682	6.871	9.023	9.922	6.662	3.489	2.884	2.701	3.347
Lufthansa Aktie											
Aktienkurs ²⁾	€	6,18	8,05	7,77	6,18	7,72	11,71	14,06	21,92	8,76	10,39
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	359	359	-	-	-	-	380	377	234	232
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	0,30	0,30	-	-	-	-	0,80	0,80	0,50	0,5
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern											
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Umsatz)	%	4,2	6,5	4,0	-15,5	-63,5	5,1	7,8	8,9	7,1	6,3
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	4,6	6,4	4,0	-5,1	-20,8	5,3	7,8	9,9	7,3	7,3
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	12,1	20,0	11,9	-48,8	-487,8	12,1	22,9	26,1	25,2	29,5
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	13,6	23,9	14,7	-58,0	-622,3	18,1	29,1	34,7	31,4	34,7
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	24,6	21,4	19,6	10,6	3,5	24	25,1	25,5	20,6	18,0
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital)	%	72,8	88,3	105,5	349,6	1.402,5	129,9	97,7	87,8	154,8	170,6
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	12,2	12,5	15,9	21,2	25,1	15,6	9,1	8,1	7,8	10,3
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	101,9	135,9	213,1	29,4	-177,4	109,9	108	152,1	145,5	132,1
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA (ab 2017); Dynamische Tilgungsquote (bis 2016)	%	2,0	1,7	2,3	25,8	-	2,8	1,8	1,5	28,7	30,7
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	10,4	13,8	16,7	2,4	-17,1	11,1	11,6	15,1	10,3	10,6
Adjusted ROCE (Adj. EBIT - 25 % Steuern)/ Durchschnittlich eingesetztes Kapital ³⁾	%	7,2	13,1	7,6	-7,4	-16,7	6,6	10,6	11,9	7,0	8,3
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-3,3	-3,8	-2,5	-1,2	-4,6	-4,7	-5,6	1,6	-0,8	-3,5
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvmögen)	%	65,3	64,8	64,8	68,3	74,6	73,5	72,1	69,2	70,6	72,5

T223 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

		2024	2023 ⁸⁾	2022 ⁷⁾	2021 ⁶⁾	2020	2019	2018 ⁵⁾	2017 ⁴⁾	2016	2015
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/ kumulierte Anschaffungskosten)	%	60,9	61,0	60,1	58,8	55,9	50,7	51,7	52,5	49,7	51,6
Personalkennziffern											
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	100.290	110.264	106.889	107.643	125.207	137.784	134.330	128.856	123.287	119.559
Umsatz/Mitarbeiter	€	374.723	321.429	289.038	156.174	108.532	264.356	264.587	276.114	256.799	268.119
Personalaufwand/Umsatz	%	24,0	23,5	23,6	37,6	47,4	25,0	24,8	23	23,2	25,2
Leistungsdaten Lufthansa Konzern											
Fluggäste	Mio.	131,3	122,5	101,8	46,9	36,4	145,3	141,9	129,3	109,7	107,7
Angebote Sitzkilometer	Mio.	326.176	300.582	259.428	145.139	109.828	358.803	349.391	322.875	286.555	273.975
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	271.038	249.269	207.030	89.397	69.462	296.217	284.639	261.149	226.639	220.396
Sitzladefaktor	%	83,1	82,9	79,8	61,6	63,2	82,6	81,5	80,9	79,1	80,4
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	17.119	15.497	14.194	11.867	10.560	17.379	16.349	15.754	15.117	14.971
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9.957	8.735	8.562	8.477	7.373	10.664	10.896	10.819	10.071	9.930
Fracht-Nutzladefaktor	%	58,2	56,4	60,3	71,4	69,8	61,4	66,6	68,7	66,6	66,3
Flüge	Anzahl	991.752	946.132	826.603	460.029	390.263	1.187.728	1.163.565	1.128.745	1.021.919	1.003.660
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	735	721	710	713	757	763	763	728	617	600

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 2017 wurden aufgrund des Restatements der Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen und IFRS 9 rückwirkend angepasst.

⁵⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2018 wurden aufgrund des Restatements für Kompensationszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen angepasst.

⁶⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2021 wurden aufgrund von Änderung der Kennzahldefinition rückwirkend angepasst.

⁷⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2022 wurden aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

⁸⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2023 wurden aufgrund der Umgliederung von Non-Pool-Material aus den reparaturfähigen Ersatzteilen in die Vorräte angepasst.

GLOSSAR

A

Adjusted EBIT

Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern) bereinigt um einmalige, nicht operative Einflüsse.

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

Kennzahl zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns. Sie berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen.

C

Call-Option

Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

Cashflow

Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Compliance

Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

D

Dividendenrendite

Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

Durchschnittserlöse/Yields

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.

E

EBIT

Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern. Sie errechnet sich aus den operativen Gesamterlösen abzüglich der operativen Aufwendungen zuzüglich des Beteiligungsergebnisses.

EBITDA

Finanzkennzahl. Sie wird ermittelt aus dem Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen. Der Begriff Abschreibungen umfasst hier sowohl die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen als auch auf lang- und kurzfristige Finanzvermögenswerte. Weiterhin sind die außerordentlichen Abschreibungen der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen und der zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte enthalten.

Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl. Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital (Bilanzsumme) an.

Equity-Bewertung

Bilanzierungsmethode von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures. Danach werden diese von der bilanzierenden Gesellschaft entsprechend ihrem Anteil am Reinvermögen (Equity) der Beteiligung bewertet.

F

Free Cashflow

Finanzkennzahl. Sie zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem Operativen Cashflow.

H

Hub/Drehkreuz

In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen“ einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.



I

IATA

International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

J

Jet Fuel Crack

Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.

K

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

L

Latente Steuern

Posten zur Darstellung steuerlicher Bewertungsunterschiede. Latente Steuern bildet man bei zeitlich begrenzten Differenzen zwischen Konzernbilanz und Steuerbilanz, um den Steuer Aufwand entsprechend dem Konzernergebnis auszuweisen.

Low-Cost-Carrier

Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

M

MRO

Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

N

Nettokreditverschuldung/Nettoliiquidität

Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Network Airlines

Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

R

Rating

Eine auf den internationalen Finanzmärkten standardisierte Kennziffer zur Bewertung und Einstufung der Bonität eines Unternehmens. Ein Rating kann Rückschlüsse darauf zulassen, ob ein Emittent in der Lage ist, seine in den Emissionsbedingungen getätigten Verpflichtungen in vollem Umfang zu erfüllen.

Return On Capital Employed – ROCE

Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Das um 25 % Steuern verminderte EBIT wird dabei durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital, bereinigt um die liquiden Mittel, dividiert. Der dadurch errechnete Wert gibt die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder.

S

Sitzkilometer/Tonnenkilometer

Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT) bedeutet: Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

Sitzladefaktor/Nutzladefaktor

Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

Streubesitz/Free Float

Anteil von Aktien eines Unternehmens, der von einer Vielzahl von Aktionären gehalten wird und ohne Beschränkungen an der Börse gehandelt werden kann.

Stückkosten/Stückerlöse

Kennzahl im Luftverkehr. Bei den Stückkosten (CASK) handelt es sich um die operativen Aufwendungen dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer. Bei den Stückerlösen (RASK) handelt es sich um die Erlöse dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer.



T

Total Shareholder Return

Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die Anlegerinnen und Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus die Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlte Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

Trade Working Capital

Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.

U

Umsatzrendite

Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

V

Verkehrserlöse

Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

Vinkulierte Namensaktien

Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

W

Weighted Average Cost of Capital – WACC

Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

Wertberichtigung

Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

Wet-Lease

Anmietung eines Flugzeugs von einer anderen Fluggesellschaft einschließlich dessen Cockpit- und Kabinencrew sowie Wartung und Versicherung.



GRAFIK- UND TABELLENVERZEICHNIS

GRAFIKEN

Bericht des Aufsichtsrats

G01	Ausschüsse des Aufsichtsrats	11
------------	------------------------------	----

Lufthansa Aktie

G02	Analystenempfehlungen	14
G03	Aktionärsstruktur nach Nationalitäten	14

Grundlagen des Konzerns

G04	Leitbild der Lufthansa Group	18
G05	Finanzstrategie	21
G06	Anzahl der Mitarbeitenden	29
G07	Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern	29
G08	Mitarbeitende nach Regionen	29

Wirtschaftsbericht

G09	Preisentwicklung Brent und Kerosin	34
G10	Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz	40
G11	Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	42
G12	Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen	44
G13	Adjusted Free Cashflow	45
G14	Cashflow und Investitionen	45
G15	Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten	46
G16	Bilanzstruktur	48

Geschäftsfelder

G17	Passagier-Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	54
G18	Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	66
G19	Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	70

Chancen- und Risikobericht

G20	Risikomanagement bei der Lufthansa Group	73
G21	Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken	75

Prognosebericht

G22	Entwicklung Branchennettoergebnis	90
------------	-----------------------------------	----

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

G23	Relevante Sustainable Development Goals (SDG) der Lufthansa Group	101
G24	Nachhaltigkeitsratings	102
G25	Wertschöpfungskette der Lufthansa Group	104
G26	Anspruchsgruppen der Lufthansa Group	119
G27	Vier Säulen für den Klimaschutz	158
G28	Maßnahmen für aktiven Schallschutz	165

Vergütungsbericht

G29	STI 2024: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted EBIT	358
G30	STI 2024: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted Free Cashflow	358
G31	STI 2024: Nachhaltigkeitsziel „Kunde“	359
G32	STI 2024: Nachhaltigkeitsziel „Mitarbeiter“	359
G33	Zielerreichung STI 2024	360
G34	Laufende LTI-Programme zum 31. Dezember 2024	361
G35	LTI 2024: Ziel Adjusted Roce	362
G36	LTI 2024: Ziel Relativer Total Shareholder Return	363
G37	LTI 2024: Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“	363
G38	Zielerreichung LTI 2021	364
G39	Anpassungen am Vergütungssystem 2025	373



TABELLEN

Kennzahlen

T001	Kennzahlen Lufthansa Group	3
T002	Passagier-Airlines	4
T003	Logistik	4
T004	Technik	4

Bericht des Aufsichtsrats

T005	Individuelle Sitzungsteilnahme 2024	10
-------------	-------------------------------------	----

Lufthansa Aktie

T006	Kennzahlen zur Lufthansa Aktie	13
T007	Daten zur Lufthansa Aktie	14

Grundlagen des Konzerns

T008	Berechnung Adjusted ROCE	22
T009	Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	24
T010	Entwicklung der Ratings	25
T011	Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge	26
T012	Flottenbestellung Lufthansa Group	27

Wirtschaftsbericht

T013	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	33
T014	Währungsentwicklung	33
T015	Zinsentwicklung	34
T016	Absatzentwicklung in der Luftfahrt	34
T017	Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt	35
T018	Entwicklung wesentlicher KPIs	36
T019	Umsatz und Erträge	39
T020	Aufwendungen	41
T021	Ergebnisstruktur Lufthansa Group	42
T022	Überleitung Ergebnisse	43
T023	Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group	47
T024	Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite	49
T025	Berechnung Nettokreditverschuldung	49

Geschäftsfelder

T026	Kennzahlen Passagier-Airlines	51
T027	Leistungsdaten Passagier-Airlines	53
T028	Operative Kennzahlen Passagier-Airlines	53
T029	Entwicklung der Verkehrsgebiete Passagier-Airlines	53
T030	Aufwendungen Passagier-Airlines	54
T031	Kennzahlen Lufthansa Airlines	55
T032	Kennzahlen SWISS	57
T033	Kennzahlen Austrian Airlines	59
T034	Kennzahlen Brussels Airlines	60
T035	Kennzahlen Eurowings	61
T036	Kennzahlen Logistik	63
T037	Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik	65
T038	Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo	65
T039	Aufwendungen Logistik	66
T040	Kennzahlen Technik	67
T041	Aufwendungen Technik	70
T042	Kennzahlen weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	71

Chancen- und Risikobericht

T043	Top-Risiken Lufthansa Group	78
-------------	-----------------------------	----

Prognosebericht

T044	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	89
T045	Prognose wesentlicher KPIs	92

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

T046	Nachhaltigkeitsaspekte der Lufthansa Group im Jahr 2024 §§ 289c und 315c HGB	103
T047	Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2024 §§ 289b bis E HGB	103
T048	ESRS2 GOV-1 Qualifikationsmatrix für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2024	108

T049	ESRS2 GOV-1 23 Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2024	109
T050	ESRS 2 GOV-4 30 & 32 Erklärung zur Sorgfaltspflicht im Jahr 2024	114
T051	ESRS 2 SBM-1 40A Verteilung der Beschäftigten nach Regionen zum Stichtag 31.12.2024	118
T052	ESRS 2 SBM-1 40B Umsatz nach ESRS-Sektoren im Jahr 2024	118
T053	ESRS2 SBM-3 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2024	121
T054	ESRS 2 IRO-2 56 in ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung der Lufthansa Group abgedeckte Angabepflichten (DRS) im Jahr 2024	144
T055	ESRS 2 IRO-2 Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben, im Jahr 2024	147
T056	Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Allgemeine Angaben	152
T057	ESRS E1-5 AR34 Energieverbrauch und Energiemix im Jahr 2024	162
T058	ESRS E1-6 AR48 Treibhausgasemissionen im Jahr 2024	163
T059	ESRS E1-6 54 THG-Intensität pro Nettoerlöse im Jahr 2024	164
T060	ESRS E1-7 59A & B im Jahr 2024 gelöschte CO ₂ -Zertifikate	164
T061	Berechnungsgrundlagen im Jahr 2024 – Umwelt	174
T062	Anteile der taxonomiefähigen, nicht taxonomiefähigen und potenziell taxonomiekonformen Umsatzerlöse, CapEx und OpEx	186
T063	EU-Taxonomie – Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind	187
T064	EU-Taxonomie – Anteil des CapEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind	188



T130	Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere	278	T152	Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten	295	Sonstige Erläuterungen		
T131	Langfristige Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	278	T153	Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	295	T168	Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz	309
T132	Vorräte	278	T154	Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	295	T169	Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz	310
T133	Vertragsvermögenswerte	279	T155	Entwicklung des Bestands an Optionen und virtuellen Aktien	297	T170	Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien	311
T134	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	279	T156	Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte und virtuellen Aktien zum 31.12.2023/31.12.2024	297	T171	Finanzschulden	311
T135	Zum Verkauf stehende Vermögenswerte und zugehörige Passiva	280	T157	Referenzpreis	298	T172	Fair-Value-Hierarchie von Vermögenswerten	312
T136	Eigen- und Fremdkapital	282	T158	Erwartete Volatilitäten	299	T173	Fair-Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten	312
T137	Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)	282	T159	Vertragsverbindlichkeiten	299	T174	Saldierungen von finanziellen Vermögenswerten	313
T138	Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern	283	T160	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	300	T175	Saldierungen von finanziellen Verbindlichkeiten	313
T139	Leistungsorientierte Versorgungszusagen	285	T161	Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	301	T176	Währungsexposure, Stand 2024	314
T140	Aufteilung der leistungsorientierten Zusagen	286	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung			T177	USD-Investitionsexposure, gesichert in EUR	314
T141	Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	287	T162	Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2023/2024	303	T178	Sensitivitätsanalyse nach Währungen	315
T142	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften	288	T163	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen	305	T179	Zinsexposure nach Zinssicherungen	315
T143	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften	288	T164	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern	306	T180	Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte	315
T144	Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen	289	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung			T181	Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau	316
T145	Zusammensetzung des Planvermögens	290	T165	Vorjahresanpassungen Umgliederung Non-Poolmaterial	306	T182	Treibstoffexposure	316
T146	Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen	291	T166	Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen	307	T183	Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises	316
T147	Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen	292	T167	Finanzschulden 2023/2024	308	T184	Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2023/31.12.2024	317
T148	Finanzierungsstand	292				T185	In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte	319
T149	Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2023/2024	293				T186	Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges	319
T150	Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen	294				T187	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	320
T151	Finanzschulden	294				T188	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten	320
						T189	Risikovorsorgespiegel 2023/2024	322
						T190	Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	323
						T191	Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital	323
						T192	Haftungsverhältnisse	324
						T193	Zahlungsverpflichtungen aus noch nicht zugewandenen Nutzungsrechten	326
						T194	Honorar des Abschlussprüfers	327
						T195	Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers	327



Zusammensetzung des Konzerns

T196	Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024	328
T197	Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften	329
T198	An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen	331
T199	Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen	332
T200	Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	332
T201	Vorstandsvergütung (IFRS)	333
T202	Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2024	334
T203	Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2024	338
T204	Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2024	338
T205	Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2024	338
T206	Übrige Anteile zum 31.12.2024	339

Vergütungsbericht

T207	Umgang mit Investorenfeedback im Jahr 2024	354
T208	Vorstandsvergütungssystem 2024	355
T209	Zielvergütung und relativer Anteil 2024 und 2023	356
T210	Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2021	357
T211	STI 2024: individueller Leistungsfaktor	360
T212	Gesamtzielerreichung und Auszahlungsbeträge STI 2024	360
T213	Bedingt zugeteilte Aktien LTI 2024 – Zuteilungskurs: 7,36 €	362
T214	LTI 2021: Finanzielle Ziele – Zielsetzung und Zielerreichung	364
T215	Auszahlungsbeträge aus dem LTI 2021 – Gesamtzielerreichung 177,8 %	365

T216	Aktienbesitz der im Geschäftsjahr 2024 aktiven Vorstandsmitglieder	365
T217	Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS	367
T218	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – im Geschäftsjahr 2024 aktive Mitglieder des Vorstands	370
T219	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – frühere Mitglieder des Vorstands	372
T220	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 AktG – Mitglieder des Aufsichtsrats	375
T221	Vergleichende Darstellung der Veränderung der Vergütung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Belegschaft sowie der Ertragsentwicklung	377

Weitere Informationen

T222	Sustainable Development Goals (SDG) Index	380
T223	Zehn-Jahres-Übersicht	392



IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151-153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln, HRB 2168

Redaktion

Marc-Dominic Nettesheim (Ltg.)
Patrick Winter
Malte Happel

Konzept und Gestaltung

RYZE Digital
www.ryze-digital.de

Zeichenerklärung

- Seitenverweis
- 📄 Internetverweis

Deutsche Lufthansa AG

Investor Relations
Lufthansa Aviation Center
Airportring
60546 Frankfurt am Main
Deutschland

investor.relations@dlh.de

lufthansagroup.com
lufthansagroup.com/investor-relations
lufthansagroup.com/verantwortung

KONTAKT

Marc-Dominic Nettesheim

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: + 49 69 696-28008
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

📄 www.lufthansagroup.com/investor-relations

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2024 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

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

FINANZKALENDER 2025

- 29. April** Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar – März 2025
- 6. Mai** Hauptversammlung 2025 (virtuell)
- 31. Juli** Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2025
- 30. Oktober** Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2025

