



Jahresabschluss 2022

WE GROW.
WE SHAPE.
WE LEAD.



Jahresabschluss der

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln
31. Dezember 2022

INHALT

1	Bilanz
3	Gewinn- und Verlustrechnung
4	Anlagenspiegel
5	Anhang
5	Allgemeine Angaben
10	Erläuterungen zur Bilanz
10	Aktiva
11	Passiva
20	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
24	Sonstige Erläuterungen
26	Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand
27	Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder
28	Mandate der Vorstandsmitglieder
28	Ausschüsse des Aufsichtsrates
29	Aufstellung zum Anteilsbesitz
40	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
41	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
49	Impressum

Der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG und der Konzernlagebericht sind zusammengefasst und im Lufthansa Geschäftsbericht 2022 veröffentlicht. Der Jahresabschluss und der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasste Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2022 werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

Bilanz

zum 31. Dezember 2022

T01 BILANZ - AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Immaterielle Vermögensgegenstände		348	348
Flugzeuge	3	6.425	5.892
Übrige Sachanlagen		80	55
Finanzanlagen	4	16.376	16.062
Anlagevermögen	3	23.229	22.357
Vorräte	5	157	114
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6	423	229
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6	1.896	1.525
Wertpapiere	7	6.300	5.084
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	7	1.072	1.479
Umlaufvermögen		9.848	8.431
Rechnungsabgrenzungsposten	8	91	84
Aktive latente Steuern	9	4.151	3.908
Bilanzsumme		37.319	34.780

Bilanz

zum 31. Dezember 2022

T02 BILANZ – PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital ¹⁾	10	3.060	3.060
Kapitalrücklage	11	306	1.010
Gewinnrücklagen	11	1.448	6.498
Bilanzergebnis	29	-	-3.090
Eigenkapital		4.814	7.478
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		4.570	2.752
Steuerrückstellungen		384	526
Sonstige Rückstellungen ²⁾		3.628	5.207
Rückstellungen	12	8.582	8.485
Anleihen		6.817	6.804
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.432	1.813
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente ²⁾		2.814	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		7.126	4.641
Übrige Verbindlichkeiten		5.716	5.542
Verbindlichkeiten	13	23.905	18.800
Rechnungsabgrenzungsposten		18	17
Bilanzsumme		37.319	34.780

¹⁾ bedingtes Kapital zum 31.12.2022 in Höhe von 428 Mio. EUR (Vorjahr: 275 Mio. EUR)

²⁾ Ausweisänderung zum 31.12.2022

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2022

T03 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2022	2021
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	17	11.720	4.480
Andere Betriebserlöse	18	1.107	684
Umsatzerlöse		12.827	5.164
Sonstige betriebliche Erträge	19	1.483	875
Materialaufwand	20	-9.346	-4.776
Personalaufwand	21	-3.075	-2.408
Abschreibungen	22	-401	-398
Sonstige betriebliche Aufwendungen	23	-2.766	-1.780
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		-1.278	-3.323
Beteiligungsergebnis	24	754	1.008
Zinsergebnis	25	-1.797	-634
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	26	-535	-23
Finanzergebnis		-1.578	351
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	27	-23	-8
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	27	242	701
Ergebnis nach Steuern		-2.637	-2.279
Sonstige Steuern	27	-27	-31
Jahresfehlbetrag		-2.664	-2.310
Verlustvortrag	11	-3.090	-780
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	11	704	-
Entnahmen aus der gesetzlichen Rücklage	11	26	-
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	11	5.024	-
Bilanzergebnis	29	-	-3.090

Anlagespiegel

T04 ANLAGENSPIEGEL

in Mio. €

	Entwicklung der Anschaffungskosten					Entwicklung der kumulierten Abschreibungen					Buchwerte		
	Stand 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuch- ungen ¹⁾	Stand 31.12.2022	Stand 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Zuschreib- ungen	Umbuch- ungen ²⁾	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2022
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	631	4	1	16	650	410	43	2	-	1	452	221	198
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	103	-	-	-	103	21	10	-	-	-	31	82	72
3. Geleistete Anzahlungen	59	48	0	-16	91	14	-	-	-	-1	13	45	78
	793	52	1	-	844	445	53	2	-	-	496	348	348
II. Flugzeuge													
1. Flugzeuge mit Zubehör	8.176	285	77	85	8.469	4.122	326	46	-	34	4.436	4.054	4.033
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.841	662	82	-26	2.395	3	-	-	-	-	3	1.838	2.392
	10.017	947	159	59	10.864	4.125	326	46	-	34	4.439	5.892	6.425
III. Übrige Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	173	1	1	1	174	143	7	0	-	-	150	30	24
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	123	47	17	1	154	101	15	16	-	-	100	22	54
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3	1	0	-2	2	-	-	-	-	-	-	3	2
	299	49	18	-	330	244	22	16	-	-	250	55	80
IV. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.479	376	200	-	14.655	954	474	-	-	-	1.428	13.525	13.227
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.363	1.417	952	158	2.986	12	1	-	-	-	13	2.351	2.973
3. Beteiligungen	169	0	8	-	161	-	-	-	-	-	-	169	161
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	5	0	-	-	6	-	-	-	-	-	-	5	6
5. Sonstige Ausleihungen	66	0	9	-	57	59	0	6	1	-	52	7	5
6. Vorfinanzierung von Mietobjekten	5	-	0	-	4	-	-	-	-	-	-	5	4
	17.087	1.793	1.169	158	17.869	1.025	475	6	1	-	1.493	16.062	16.376
Summe	28.196	2.841	1.347	217	29.907	5.839	876	70	1	34	6.678	22.357	23.229

¹⁾ davon 217 Mio. € Übertragung aus dem Umlaufvermögen und

²⁾ die darauf entfallende Abschreibung in Höhe von 34 Mio. €

Anhang

Deutsche Lufthansa AG 2022

ALLGEMEINE ANGABEN

1 Grundlagen

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

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Zur Erhöhung der Transparenz im Hinblick auf einen bedeutsamen Bilanzposten und damit einhergehend zur Verbesserung der Darstellung im Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden die Verpflichtungen aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten ab sofort direkt in der Bilanz unter der Bezeichnung „erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente“ ausgewiesen.

2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaften der Lufthansa Group war zu Beginn des Geschäftsjahres 2022 noch erheblich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie, insbesondere durch die Ausbreitung der Omikron-Variante, belastet. Im weiteren Verlauf des Jahres zeigte sich jedoch aufgrund steigender Immunitätsquoten, milderer Krankheitsverläufe und damit einhergehender Lockerungen von coronabedingten Regularien ein signifikanter Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen konnten die Umsätze im Vergleich zum Vorjahreszeitraum signifikant gesteigert werden. Gleichzeitig waren deutliche Kostensteigerungen vor allem im Zusammenhang mit dem starken Anstieg des Treibstoffpreises infolge des Kriegs in der Ukraine zu verzeichnen. Infolge der hohen Inflationsraten ergaben sich insbesondere aufgrund von tariflichen Vereinbarungen zudem Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen.

Das stark gestiegene Geschäftsvolumen führte im Berichtszeitraum zu einem deutlich positiven Operativen Cashflow, insbesondere aus der Ergebnisentwicklung und aufgrund gesteigerter Zuflüsse aus Ticketverkäufen.

Die 2020 in Deutschland, der Schweiz, Österreich, Belgien und den USA vereinbarten Stabilisierungsmaßnahmen konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr beendet werden.

Der deutsche Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) hat im dritten Quartal seine verbliebenen Aktien der Deutschen Lufthansa AG auf dem Wege eines beschleunigten Bookbuilding-Verfahrens an verschiedene Investoren veräußert. Zuletzt hielt der WSF noch rund 6,2% am Grundkapital des Unternehmens (74,4 Mio. Aktien). Die ursprüngliche Aktienbeteiligung von 20% am Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG hatte der WSF im Sommer 2020 für 306 Mio. EUR erworben. Mit dem Verkauf endeten auch sämtliche noch verbliebenen Auflagen aus den Stabilisierungsmaßnahmen des WSF.

Die aus dem Ukraine-Krieg resultierenden Unsicherheiten etwa im Hinblick auf drohende Einschränkungen in der Energieversorgung und mögliche weitergehende Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen stellen ein Risiko für die weitere Entwicklung des Geschäfts dar. Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2023 und darüber hinaus wird durch das Ausmaß der wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie maßgeblich geprägt werden. Vor allem stark gestiegene Preise für Energie, insbesondere für Rohöl beziehungsweise Kerosin wirken sich zwangsläufig direkt auf die Deutsche Lufthansa AG aus. Weitere wesentliche Risikofaktoren bestehen in der Bewältigung operativer Probleme bedingt durch Personalengpässe in der Flugverkehrsbranche und in den potenziellen Auswirkungen der inflationären Preissteigerungen und Lieferkettenprobleme auf die weitere Wirtschaftsentwicklung.

Intern wurden die Maßnahmen im Rahmen des Programms ReNew weiter vorangebracht. So wurden Freiwilligenprogramme für das Cockpit-, Kabinen- und Bodenpersonal der Deutschen Lufthansa AG umgesetzt sowie defizitäre Geschäftsbetriebe im Bereich Technik geschlossen, verkauft und verkleinert.

In den aktuellen Unternehmensplanungen wird für das Jahr 2023 ein deutlicher Anstieg des Adjusted EBIT prognostiziert. Die Kapazitäten sollen das Vorkrisenniveau ab dem Jahr 2024 erreichen. Die potenziellen Auswirkungen des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, die Preisentwicklungen sowohl auf den Absatz- als auch auf den Beschaffungsmärkten sowie das zukünftige Reiseverhalten der Kunden nach Wegfall jeglicher Reisebeschränkungen, vor allem im Bereich des Corporate Business, stellen jedoch Unsicherheitsfaktoren für die weitere Ergebnisentwicklung dar, ohne allerdings die Fortführungsprognose in Frage zu stellen. Mittelfristig bestätigt die Unternehmensleitung die Rentabilitätsziele und geht wieder von einem profitablen Wachstumspfad aus.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung, die für 2023 und 2024 von einer durchschnittlich angebotenen Kapazität von 85 % bis 90 % beziehungsweise annähernd 100 % des Niveaus von 2019 ausgeht, sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung und weiteren potenziellen Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität der Gesellschaft auch unter Berücksichtigung der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Auch Unsicherheiten, welche im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion bestehen, gefährden nach Auffassung des Managements diese Einschätzung nicht. Der Einzelabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

WESENTLICHE SCHÄTZANNAHMEN

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

Neben der allgemeinen Beurteilung der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung spielen für spezifische Ermessensentscheidungen und Schätzungen in der Bilanzierung auch die krisenbedingten Unsicherheiten eine große Rolle. Vor allem der Ukraine-Krieg und dessen politische und wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, die weitere Erholung der gesamten Luftfahrtindustrie und der Deutschen Lufthansa AG dar. So ist es von wesentlicher Bedeutung, wie lange der Russland-Ukraine-Konflikt Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft und die Kosten für Energie, insbesondere für Kerosin, haben wird. Zusätzliche Unsicherheiten bestehen weiterhin im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Basis für die wesentlichen Schätzungsannahmen bildeten dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns. Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der zuvor genannten Krisen besonders stark betroffen sein können, sind:

- Die Werthaltigkeit der Beteiligungen, die in hohem Maße vom Erreichen der geplanten Ergebnisse abhängen.
- Die Werthaltigkeit der Flugzeuge.
- Die Werthaltigkeit der latenten Steuern. Aufgrund der zuvor beschriebenen krisenbedingten Unsicherheiten wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern, insbesondere auf die entstandenen Verlustvträge, Überlegungen über die Nutzungsmöglichkeiten angestellt.
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aufgrund der pandemischen Sondersituation sowie aufgrund der schlechteren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge des Russland-Ukraine-Krieges weiterhin einer erhöhten Unsicherheit bei der Beurteilung des Risikos von Zahlungsausfällen unterlagen. Hier mussten Einschätzungen über die vo-

raussichtlichen zukünftigen Zahlungsausfälle getroffen werden. Etablierte Kreditwürdigkeitseinschätzungen aus Geschäftsjahren vor der Corona-Pandemie sind hierfür nur bedingt verwendbar.

- Die Finanzinstrumente, bei denen in Rahmen der Beurteilung von effektiven Hedgebeziehungen und damit bei der Beurteilung über die Notwendigkeit einer erfolgswirksamen Bewertung, Annahmen über das Volumen der zukünftig anfallenden Grundgeschäfte (insbesondere Kerosinbedarf) getroffen wurden.
- Die Bilanzierung von noch nicht genutzten Flugdokumenten, bei denen sich erhöhte Unsicherheiten über das zu erwartende Einlöse- bzw. Nutzungsverhalten der Kund:innen ergaben. Es wird weiterhin davon abhängen, wann Flugreisen weltweit ohne Restriktionen wieder möglich sein werden. Diese Einschätzungen spielen bei der Schätzung des voraussichtlichen Verfalls von Tickets eine Rolle.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

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

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

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

Die zum Ausgleich gegenläufiger Wertänderungen oder Zahlungsströme aus Zins-, Wechselkurs- und Treibstoffpreisisiken abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte sind in Erläuterung 16) dargestellt.

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und generell linear über fünf Jahre oder die längere vertragliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Selbsterstellte immaterielle Vermögensgegenstände werden nicht aktiviert. Erworbene

Start- und Landerechte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern nur bei dauerhafter Wertminderung.

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

SACHANLAGEVERMÖGEN

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

- FLUGZEUGE

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

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

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

- ÜBRIGE SACHANLAGEN

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

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

FINANZANLAGEN

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

UMLAUFVERMÖGEN

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

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

VERMÖGENSVERRECHNUNG

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

Die Deckungsvermögen werden zum beizulegenden Zeitwert unter Zugrundelegung von extern bereitgestellten Kursinformationen bewertet und mit den jeweils zugrundeliegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den

Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Zeitwert des jeweiligen Deckungsvermögens die korrespondierende Verpflichtung, erfolgt ein gesonderter Ausweis als „aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ auf der Aktivseite der Bilanz. Soweit die Zeitbewertung des jeweiligen Deckungsvermögens über den historischen Anschaffungskosten liegt, unterliegen die daraus resultierenden Erträge gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB der Ausschüttungssperre.

RÜCKSTELLUNGEN

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

Die Abzinsung erfolgt mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Für die Bewertung zum 31. Dezember 2022 wird der entsprechende Zinssatz auf Basis der zum 30. November 2022 veröffentlichten Zinsinformationen auf den 31. Dezember 2022 prognostiziert. Er beträgt 1,78 % (Vorjahr: 1,87 %). Der Effekt aus dieser Zinssatzänderung wird im Zinsaufwand erfasst. Die Differenz zwischen den mit dem 10-Jahres- bzw. 7-Jahresdurchschnittszinssatz per 31. Dezember 2022 ermittelten Rückstellungsbeträgen ist ausschüttungsgesperrt. Der für die Ermittlung dieses Unterschiedsbetrages korrespondierende 7-Jahresdurchschnittszinssatz beträgt zum 31. Dezember 2022 1,44 % (Vorjahr: 1,35 %).

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

Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen wird mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Höhe des Erfüllungsbetrages ergibt sich aus den bis zum 31. Dezember 2022 ausstehenden Gehaltszahlungen, die in der Freistellungsphase fällig werden, sowie den Aufstockungsbeträgen bestehend aus dem Gehaltsteil und den zusätzlichen Arbeitgeberbeiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung. Die Rückstellung wird unter angemessener Berücksichtigung biometrischer Wahrscheinlichkeiten und eines kurz- bis mittelfristigen Gehaltstrends von 5,4 % ermittelt. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der durchschnittlichen vertraglichen Restlaufzeiten mit einem auf den 31. Dezember 2022 prognostizierten 7-Jahresdurchschnittszinssatz. Er beträgt 0,59 % (Vorjahr: 0,40 %).

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

VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert.

LATENTE STEUERN

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

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

AUSÜBUNG BEWERTUNGSWAHLRECHTE

Für einen sich nach Saldierung von aktiven und passiven latenten Steuern insgesamt ergebenden Aktivüberhang in Höhe von 4.151 Mio. EUR wird zur besseren Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vom Aktivierungswahlrecht nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht.

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Aktiva

3 Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2022 ist in einer gesonderten Übersicht dargestellt.

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

T05 ANZAHL GELEASTE FLUGZEUGE

Flugzeugtyp	31.12.2022	31.12.2021
Airbus A319-100	31	31
Airbus A320-200	29	41
Airbus A321-100	20	20
Airbus A321-200	38	34
Airbus A330-300	12	15
Airbus A340-300	17	17
Airbus A340-600	7	13
Airbus A350-900	5	1
Airbus A380-800	5	5
Boeing 747-400	8	8
Boeing 747-8	17	17
Bombardier CRJ 900	6	6
Embraer 190	9	9
Embraer 195	17	17
	221	234

4 Finanzanlagen

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

5 Vorräte

T06 VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8	31
Emissionszertifikate	145	80
Waren	4	3
	157	114

6 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

T07 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2022	davon Rest- laufzeit > 1 Jahr	31.12.2021	davon Rest- laufzeit > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	423	-	229	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	997	-	551	25
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	-	1	-
Sonstige Vermögensgegenstände	896	189	973	158
	2.319	189	1.754	183

Der Anteil an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen verbundene Unternehmen unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen beträgt 681 Mio. EUR (Vorjahr 526 Mio. EUR).

7 Wertpapiere und flüssige Mittel

Zum Bilanzstichtag sind Geldmarktfonds im Wesentlichen von Amundi, BNP Paribas und BlackRock in Höhe von 4.157 Mio. EUR im Bestand. Zusätzlich hat die Deutsche Lufthansa AG am 16. September 2022 weitere 1,0 Mrd. EUR in den bei der HSBC INKA aufgelegten Fonds investiert, so dass sich zum Bilanzstichtag ein Bestand in Höhe von 2.143 Mio. EUR ergibt. Bei dem zum Marktwert bewerteten Fonds handelt es sich um Investmentvermögen im Sinne des § 1 Abs. 6 KAGB. Im Geschäftsjahr ist keine Ausschüttung erfolgt. Eine Beschränkung der Möglichkeit der täglichen Rückgabe besteht nicht. Ziel der Anlage ist das Vorhalten einer strategischen Liquidität.

Die Kassen- und Bankbestände bestehen fast ausschließlich aus Guthaben bei Kreditinstituten. Währungsguthaben in Höhe von 36 Mio. EUR (Vorjahr 31 Mio. EUR), mit deren Transfer in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist und die mit einem angemessenen Abschlag versehen wurden, werden als sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen.

8 Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält im Wesentlichen Disagios auf die im Geschäftsjahr 2021 ausgegebenen Anleihen in Höhe von 25 Mio. EUR sowie gezahlte Leasingraten an externe und konzerninterne Flugzeug-Leasinggeber in Höhe von 12 Mio. EUR.

9 Aktive latente Steuern

Der Posten besteht aus dem Aktivüberhang nach Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern auf temporäre oder quasi-permanente Differenzen zwischen Handels- und Steuerbilanz in Höhe von 4.151 Mio. EUR. Sie teilen sich wie folgt auf:

T08 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022		31.12.2021	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge	908	-	677	-
Anlagevermögen	369	45	228	75
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	79	0	64	4
Pensionsrückstellungen	2.333	0	2.449	-
übrige Rückstellungen	259	-	293	-
Verbindlichkeiten	77	0	60	0
Vorräte	171	-	216	-
Saldierung	-45	-45	-79	-79
	4.151	-	3.908	-

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

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorträgen bestehen noch steuerliche Verlustvorträge, für die in Höhe von 939 Mio. EUR (Vorjahr: 964 Mio. EUR) keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

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

Passiva

10 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.060.443.248,64 EUR. Es ist in 1.195.485.644 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 9. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionär:innen kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 30.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionär:innen ist ausgeschlossen. Bis zum 31. Dezember 2022 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 7.637.831,68 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 22.362.168,32 EUR beträgt.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10% zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionär:innen auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Auf-

sichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

Der Vorstand ist ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aktionär:innen in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.044.326,40EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise 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 Aktionär:innen in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise 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 Aktionär:innen in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 6. Mai 2024 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionär:innen gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Mai 2019 ermächtigt, eigene Aktien auch

unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2022 hat die Deutsche Lufthansa AG keine eigenen Aktien erworben, so dass auch zum Bilanzstichtag keine eigenen Aktien im Bestand waren.

AKTIONÄRSSTRUKTUR

Im Folgenden werden die Meldungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG iVm § 33 Abs. 1 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) zu Veränderungen hinsichtlich der von Dritten gehaltenen Stimmrechtsanteile am Aktienkapital in verkürzter Form wiedergeben (Stand 31.12.2022):

- Die Kühne Aviation GmbH für Klaus-Michael Kühne hat uns mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 6. Juli 2022 die Schwelle von 15 % der Stimmrechte überschritten hat und zu diesem Tag 15,01 % (179.442.395 Stimmrechte) betrug. 15,01 % (179.442.395 Stimmrechte) waren der Kühne Aviation GmbH indirekt gemäß § 34 WpHG zuzurechnen.
- Der Wirtschaftsstabilisierungsfonds - WSF, Berlin für die Bundesrepublik Deutschland hat uns mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 13. September 2022 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und zu diesem Tag 0,00 % (0 Stimmrechte) betrug.
- Die BlackRock, Inc., Wilmington, DE, Vereinigte Staaten von Amerika, hat uns mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 29. Dezember 2022 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,19 % (38.112.053 Stimmrechte) betrug. 3,19 % (38.112.053 Stimmrechte) sind der BlackRock, Inc. indirekt nach § 34 WpHG zuzurechnen.

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

11 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus Kapitalerhöhungen und den aus der Ausgabe von Schuldverschreibungen für Wandlungsrechte zum Erwerb von Anteilen erzielten Betrag. Ein Betrag in Höhe von 704 Mio. EUR wurde zum anteiligen Ausgleich des Jahresfehlbetrags verwendet, so dass die Kapitalrücklage zum Bilanzstichtag 306 Mio. EUR (Vorjahr: 1.010 Mio. EUR) beträgt.

Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage in Höhe von 26 Mio. EUR wurde vollständig zur anteiligen Verrechnung des Jahresfehlbetrags verwendet. Aus den anderen Gewinnrücklagen wurden 5.024 Mio. EUR zur Verrechnung des Jahresfehlbetrags sowie des Verlustvortrags verwendet, wodurch sich ein ausgeglichenes Bilanzergebnis ergibt.

Es besteht eine Ausschüttungssperre in Höhe von 4.915 Mio. EUR, die sich aus der Aktivierung latenter Steuern aus unterschiedlichen Wertansätzen zwischen Handels- und Steuerbilanz sowie auf Verlustvorträge in Höhe von 4.151 Mio. EUR, aus dem Unterschiedsbetrag zwischen dem auf die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen anzuwendenden 10-Jahresdurchschnittszinssatz gegenüber dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz in Höhe von 762 Mio. EUR und aus der die Anschaffungskosten übersteigenden Bewertung der Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert (2 Mio. EUR) ergibt. Dem ausschüttungsgesperrten Betrag stehen zum Bilanzstichtag keine freien Gewinnrücklagen gegenüber.

12 Rückstellungen

T09 RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.570	2.752
Steuerrückstellungen	384	526
Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten ¹⁾	-	1.996
Andere sonstige Rückstellungen	3.628	3.211
	8.582	8.485

¹⁾ Position wird als erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen (T11)

Für Mitarbeitende im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeitenden bestehen betriebliche Altersversorgungszusagen. Die Versorgungsansprüche sind überwiegend durch Dotierungen in externes, zugriffsbeschränktes Treuhandvermögen ausfinanziert.

Daneben existieren Verpflichtungen aus Gehaltsumwandlungen, denen Vermögen aus Rückdeckungsversicherungen gegenübersteht. Für den Bilanzausweis werden die versicherungsmathematischen Verpflichtungen mit dem jeweiligen Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert am 31. Dezember 2022 saldiert. Die historischen Anschaffungskosten der jeweiligen Deckungsvermögen betragen zum 31. Dezember 2022 9.803 Mio. EUR, der beizulegende Zeitwert liegt zum 31. Dezember 2022 bei 9.019 Mio. EUR. Das saldierungsfähige Deckungsvermögen beläuft sich auf 8.993 Mio. EUR. Der versicherungsmathematische Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2022 beträgt 13.563 Mio. EUR.

Zwischen 2015 und 2017 wurde die Umstellung der leistungsorientierten Pläne auf beitragsorientierte Pläne mit garantierten Beiträgen während der Anwartschaftszeit für künftige Pensionszusagen für alle Beschäftigungsgruppen abgeschlossen.

Mit dem Tarifvertrag „Lufthansa Rente Boden“ wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage für in Deutschland beschäftigte Bodenmitarbeitende abgeschlossen. Für vor dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeitenden grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende werden die Beiträge in das neue Modell am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das gesamte Versorgungsguthaben unter Garantie des Beitragserhalts auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Kabinen-Mitarbeitende bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten die Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit vom versorgungsfähigen Bruttoeinkommen in die betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeitenden wurde auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum 30. Juni 2016 eine Übergangsversorgung-Initialdotierung (ÜV-Initialdotierung) berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung wurden alle gemäß dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter“ bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeiter abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für alle Mitarbeitenden besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Sowohl die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge als auch die ÜV-Initialdotierung werden unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

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

Den Mitarbeitenden des Cockpit-Personals wird zusätzlich weiterhin eine Übergangsvorsorgung (ÜV) zugesagt, die den Zeitraum von der Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung hängt dabei von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltsplan). Während des Bezugs der Übergangsvorsorgung werden weiterhin Rentenansprüche gewährt. Seit dem Jahr 2021 liegt das kollektive Ausscheidealter für Pilot:innen bei 60 Jahren.

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

Für die tarifvertraglich vereinbarten leistungsorientierten Pläne für das Cockpit- und Kabinenpersonal wurde 2020 eine vorübergehende Absenkung der Arbeitgeberbeiträge vereinbart, die nach vorzeitiger Beendigung des Tarifvertrags „Krisenbeitrag und Absicherung Kabine LHA“ für das Kabinenpersonal bis zum 31. Oktober 2022 galt und für das Cockpit Personal bis zum 31. März 2022 befristet war.

Neben den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen und der Umbewertung der Verpflichtung auf den im Vergleich zum vorjährigen Stichtag gesunkenen Rechnungszins in Höhe von 50 Mio. EUR wurden Aufwendungen aus der negativen Marktbewertung der Deckungsvermögen in Höhe von 1.595 Mio. EUR im Zinsergebnis ausgewiesen.

Aus dem Vergleich der mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz bzw. dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz ermittelten Erfüllungsbeträge ergibt sich zum 31. Dezember 2022 ein ausschüttungsgesperrter Unterschiedsbetrag in Höhe von 762 Mio. EUR.

T10 RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	13.563	13.370
beizulegender Zeitwert des Sicherungsvermögens	9.019	10.618
Nettowert der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	- 4.544	- 2.752
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	9.803	9.577

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen. Mit den Verpflichtungen in Höhe von 114 Mio. EUR wird das Deckungsvermögen mit einem beizulegenden Zeitwert von 44 Mio. EUR verrechnet. Die historischen Anschaffungskosten des Deckungsvermögens liegen bei 51 Mio. EUR. Neben den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellung in Höhe von 0,3 Mio. EUR wurden Aufwendungen aus der negativen Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 1,6 Mio. EUR ausgewiesen.

Für Kabinenmitarbeitende werden seit dem Jahr 2017 Zeitwertkonten geführt, deren Wert sich zum Bilanzstichtag auf 72 Mio. EUR beläuft und die mit einem Deckungsvermögen in Höhe von 71 Mio. EUR saldiert werden. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens liegen bei 75 Mio. EUR.

Die anderen Sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Flugzeug-Instandhaltungen (1.599 Mio. EUR), Ergebnisbeteiligungen (227 Mio. EUR), Drohverlustrückstellungen (193 Mio. EUR), Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten (169 Mio. EUR), Rückstellung für Flugunregelmäßigkeiten (159 Mio. EUR).

Der wesentliche Anteil der Flugzeug-Instandhaltungsrückstellungen entfällt mit 1.238 Mio. EUR auf sogenannte End-of-Lease-Compensations, die im Rahmen der vor allem konzerninternen Leasingverträge basierend auf dem Wartungszustand des geleasteten Flugzeugs bei Rückgabe als Ausgleich zu zahlen sind.

Im Zusammenhang mit den Leasingverträgen mit Flugzeugleasinggesellschaften bestehen Drohverlustrückstellungen in Höhe von 124 Mio. EUR. Die beschlossenen Maßnahmen zur längerfristigen Kapazitätsabsenkung des Flugbetriebs wirken sich auf die Leasingverhältnisse insofern aus, als dass die Verpflichtung zur Zahlung der Leasingraten für die betroffenen Flugzeuge den Beitrag der Gegenleistung zum Unternehmenserfolg voraussichtlich übersteigen wird.

13 Verbindlichkeiten

T11 VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022	davon mit einer Restlaufzeit von			31.12.2021	davon mit einer Restlaufzeit von		
	Gesamt	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen ¹⁾	6.817	717	4.750	1.350	6.804	104	4.450	2.250
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.432	182	1.250	-	1.813	568	1.245	-
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente	2.814	2.814	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.126	6.832	109	185	4.641	4.641	-	-
Übrige Verbindlichkeiten	5.716	2.079	1.985	1.652	5.542	1.155	2.479	1.908
davon Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	10	10	-	-	6	1	5	-
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	984	983	1	-	453	449	4	-
davon Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	2	1	-	2	1	1	-
davon sonstige Verbindlichkeiten	4.719	1.084	1.983	1.652	5.081	704	2.469	1.908
darin aus Steuern	50	50	-	-	40	40	-	-
darin im Rahmen der sozialen Sicherheit	3	3	-	-	3	3	-	-
	23.905	12.624	8.094	3.187	18.800	6.468	8.174	4.158

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

Bei den Anleihen handelt es sich um acht Anleihen mit festem Rückzahlungsbetrag, die im Rahmen des Euro Medium Term Notes Programms begeben wurden. Das Programm wurde in 2021 auf einen Gesamtbetrag von 10 Mrd. EUR aufgestockt. Zum Bilanzstichtag waren im Rahmen des Programms Anleihen mit einem Nominalvolumen von 5,6 Mrd. EUR, Zinssätzen zwischen 0,25% und 3,75 % sowie Fälligkeiten zwischen November 2023 und Juli 2029 begeben. Weiterhin werden unter dem Posten eine Wandelanleihe und eine Hybridanleihe ausgewiesen. Die Wandelanleihe wurde mit einem Nominalvolumen von 600 Mio. EUR ausgegeben. Sofern sie nicht zuvor umgewandelt wird, wird sie am 17. November 2025 zum Nennwert zurückgezahlt. Investoren haben zudem die Möglichkeit, die Anleihe in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu wandeln. Infolge der Kapitalerhöhung in 2021 wurde der Wandlungspreis von 12,96 Euro auf 9,23 EUR reduziert. Die Hybridanleihe hat eine Laufzeit bis August 2075 und eine Verzinsung von 4,382%. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal im Februar 2026. Die infolge der Auflagen im Zusammenhang mit dem Stabilisierungspaket des WSF ausgesetzten Zinszahlungen dieser Anleihe für 2021 sind in 2022 nachgeholt worden.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 211 Mio. EUR durch Flugzeuge besichert. Der überwiegende Teil der sonstigen Verbindlichkeiten besteht in Höhe von 3.893 Mio. EUR aus Flugzeugfinanzierungen. Darunter sind Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverträgen gegenüber Zweckgesellschaften von 3.534 Mio. EUR durch die entsprechenden Flugzeuge besichert.

Sowohl im Geschäftsjahr 2022 als auch im Geschäftsjahr 2021 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden.

Zur Erhöhung der Transparenz im Hinblick auf einen bedeutsamen Bilanzposten werden die Verpflichtungen aus den nicht ausgeflogenen Flugdokumenten seit dem Berichtsjahr erstmalig im separaten Posten „Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente“ unter den „Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 185 Mio. EUR enthalten (Vorjahr 55 Mio. EUR).

Der Posten Verbindlichkeiten gegenüber verbundene Unternehmen enthält eine Verbindlichkeit gegenüber der Group Engine Management GmbH („GEM“) in Höhe von 321 Mio. EUR. Diese steht im Zusammenhang mit dem Engine Management Agreement, das im Geschäftsjahr zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der neu gegründeten GEM abgeschlossen wurde. Darin hat die Gesellschaft der GEM das Recht übertragen das Triebwerksmanagement für einen ihrer Triebwerkstypen zu übernehmen. Im Gegenzug hat die Deutsche Lufthansa AG dafür einen Kompensationsanspruch von der GEM erhalten, welcher sich am Marktwert des technischen Restlebens der zu managenden Triebwerke anlehnt. Der sich daraus ergebende Gegenposten wird passivisch abgegrenzt und rätierlich über den Zeitraum der durchschnittlichen Ausflottung des Triebwerkstypen aufgelöst und entlastet somit den zukünftigen Technikaufwand.

Zur Optimierung des Working Capital und Cashflows sowie zur Stärkung der Lieferantenbeziehungen nimmt die Deutsche Lufthansa AG an einem Supply Chain Finance (SCF)-Programm teil. Das Programm wird von der CRX Markets AG, München, angeboten und ist kostenlos für die teilnehmenden Lieferanten. Lieferanten können auf freiwilliger Basis am Programm teilnehmen, um eine vorzeitige Bezahlung ihrer Forderungen von den teilnehmenden Banken mit einem Abschlag zu erhalten. Die Lufthansa AG bezahlt die ursprüngliche Rechnung am Fälligkeitsdatum an die Bank. Für die Lufthansa AG entstehen keine zusätzlichen Kosten gegenüber den teilnehmenden Banken. Zum Stichtag nehmen neun Lieferanten mit einem ausstehenden Volumen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 309 Mio. EUR teil. Zahlungsbedingungen von Verbindlichkeiten im Programm gehen nicht über Zahlungsbedingungen mit Lieferanten hinaus, die nicht am Programm teilnehmen. Alle relevanten vertraglichen Zahlungsbedingungen und Konditionen werden ebenfalls mit Lieferanten außerhalb des Programms auf bilateraler Basis verhandelt, weshalb sich der Charakter der Lieferantenverbindlichkeit durch das SCF-Programm nicht verändert. Die Definition und der Ausweis der Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen bleiben somit erhalten. Entsprechend werden die Zahlungsströme aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in der Kapitalflussrechnung weiterhin als Operativer Cashflow dargestellt.

14 Haftungsverhältnisse

T12 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1.669	1.266
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	224	166
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.272	852
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	981	583
davon gegenüber Joint Venture	285	263

Der Ausweis der Verbindlichkeiten aus Bürgschaften beinhaltet mit 1.441 Mio. EUR die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Die Verpflichtungen aus Bürgschaften waren nicht zu passivieren, da die vorliegenden Planungen der Gesellschaften keine Anhaltspunkte liefern, dass die zugrundeliegenden Verbindlichkeiten durch die Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften voraussichtlich nicht erfüllt werden. Des Weiteren stehen diesem Betrag Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.403 Mio. EUR gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

Von den Verbindlichkeiten aus den Gewährleistungsverträgen gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen 878 Mio. EUR auf Garantien der Darlehensverbindlichkeiten zugunsten der Lufthansa Asset Management GmbH für verschiedene Flugzeugfinanzierungen.

Von den Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfallen 26 Mio. EUR auf gesamtschuldnerische Haftungen zugunsten der als Joint Venture geführten Terminal One Group Association, L.P. am New Yorker Flughafen JFK. Die Passivierung einer Rückstellung ist unterblieben, da mit einer Inanspruchnahme nicht gerechnet wird. Auf Basis der vorliegenden Planungen der Gesellschaft ist davon auszugehen, dass die Gesellschaft ihre Verpflichtungen selbst erfüllen kann. Den Verpflichtungen aus Gewährleistungsverträgen stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 19 Mio. EUR gegenüber. Die Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen gegenüber Joint Venture beinhalten Bankgarantien aus der Finanzierung von zwei B777 Frachtflugzeugen, die für die Aerologic GmbH im Einsatz sind sowie weitere Bankgarantien zur Sicherstellung des operativen Geschäfts des Lufthansa Technik Joint Ventures EME Sp.z.o.o.

15 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die finanziellen Verpflichtungen auf Basis von Bestellobligo und Darlehenszusagen ohne langfristig laufende Dauerschuldverhältnisse lagen zum Bilanzstichtag bei 18.251 Mio. EUR. Für Dauerschuldverhältnisse mit teilweise Laufzeiten von bis zu 30 Jahren entfielen auf das Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 966 Mio. EUR.

BESTELLOBLIGO FÜR INVESTITIONEN

Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31. Dezember 2022 14.832 Mio. EUR. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 13.421 Mio. EUR in den Jahren 2023 bis 2027 und 1.411 Mio. EUR in den Jahren 2028 bis 2030 fällig.

Zum Bilanzstichtag bestehen Übernahmeverpflichtungen von Gesellschaftsanteilen und Einlageverpflichtungen bei Beteiligungen in Höhe von 232 Tsd. EUR. Zudem bestehen Darlehenszusagen in Höhe von 3.419 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

VERPFLICHTUNGEN AUS MIETVERTRÄGEN

Die Geschäftstätigkeit wird fast ausschließlich in gemieteten Räumen ausgeübt. Die Mietverträge laufen in der Regel bis zu zehn Jahren. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind zum Teil längerfristig, teilweise bis auf 30 Jahre gemietet und zum Teil von Lufthansa vorfinanziert. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr rund 178 Mio. EUR für Mieten aufgewendet.

Zur Optimierung der Finanzierungskosten werden regelmäßig Flugzeuge von verbundenen Unternehmen und externen Leasinggebern geleast. Auf längerfristige Operating Leasing-Verträge für Fluggerät mit Laufzeiten bis 2038 entfielen im Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von 788 Mio. EUR, die als qualifizierte Annahme für jährlich zu zahlende Beträge aus diesen Dauerschuldverhältnissen herangezogen werden können. Die Operating Lease Aufwendungen fielen überwiegend gegenüber verbundenen Unternehmen an, 93 Mio. EUR (Vorjahr: 77 Mio. EUR) wurden an mehrere externe Leasinggeber gezahlt.

VERPFLICHTUNGEN AUS LANGFRISTIGEN WARTUNGSVERTRÄGEN

Wartungsverträge für Flugzeuge bzw. Flugzeugkomponenten sehen zur langfristigen Sicherung von Vertragskonditionen üblicherweise Laufzeiten bis zu 17 Jahren vor. Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Wartungsverträgen mit externen Dienstleistern mit Laufzeiten bis 2039 entstanden im Geschäftsjahr Aufwendungen von 104 Mio. EUR. Von den aus den langfristigen abgeschlossenen Wartungsverträgen resultierenden zukünftigen

Zahlungsverpflichtungen werden bei planmäßigem Leistungsabruf 814 Mio. EUR in den Jahren 2023 bis 2027 und 1.351 Mio. EUR in den Jahren 2027 bis 2039 fällig. Eine nicht unrealistische Kürzung der Leistungsabrufe wird zu einer Reduzierung der Zahlungsverpflichtungen führen.

16 Sicherungspolitik und Finanzderivate

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

DEVISENSICHERUNG

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich die Deutsche Lufthansa AG im Wesentlichen beim US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier der Chinesische Renminbi, der Schweizer Franken, das Britische Pfund, der Japanische Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert. Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2022 zeigt im operativen Geschäft in den größten Fremdwährungspositionen für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

T13 OPERATIVES WÄHRUNGSEXPOSURE

31.12.2022					
in Mio. €	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-3.859	4.000	21.212	741	42.965
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-3.612	538	149	837	486
Sicherungen (Währung)	1.419	-1.152	-6.127	-214	-6.288
Sicherungsgrad	37%	29%	29%	29%	15%
Sicherungskurs	1,06	7,37	137,78	0,87	87,01

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

lich als effektiv anzusehen, so dass keine Drohverlustrückstellungen aus Bewertungseinheiten zu bilden sind. Für davon abweichend zum Stichtag nicht durch Grundgeschäftsexposure gedeckte externe Derivategeschäfte wurde eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 30 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) gebildet.

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

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

T14 OPERATIVE DEWEISENSICHERUNG

31.12.2022 in Mio. €	Nominal- volumen	Marktwert	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Rück- stellungen
Externe Sicherungen	5.356	30	01.11.2024	-30
Externe Sicherungen für Tochtergesellschaften	4.655	-27	01.11.2025	-

SICHERUNG VON INVESTITIONEN

Die Währungssicherungsgeschäfte werden als Micro Hedges mit erwarteten Flugzeuglieferungen zu Bewertungseinheiten zum Ausgleich von währungsbedingten Preissteigerungsrisiken zusammengefasst und unter der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet. Flugzeugkäufe werden nur noch mit Termingeschäften gesichert. Das Exposure für Investitionen zum Jahresende 2022, das dazugehörige Sicherungsvolumen sowie die Auswirkungen der Sicherungsgeschäfte in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T15 SICHERUNG VON INVESTITIONEN IN MIO.

Jahr	Exposure in USD	Sicherungs- volumen in USD	Marktwerte in EUR	Sicherungs- grad
2023	-2.902	2.411	143	83%
2024	-2.672	1.921	169	72%
2025	-2.774	1.795	203	65%
2026	-2.321	1.549	142	67%
2027	-1.737	1.069	101	62%
2028	-921	461	32	50%
2029	-361	180	13	50%
2030	-140	70	2	50%
	-13.828	9.456	805	68%

ZINSSICHERUNG

Zur Absicherung der Zinsrisiken aus bilanzierten Anleihen, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten werden geeignete Zinsswaps und kombinierte Zins-/ Währungsswaps mit externen Vertragspartnern abgeschlossen. Diese werden als Micro Hedges in Bewertungseinheiten zusammengefasst und unter der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet. Grund- und Sicherungsgeschäfte haben identische Laufzeiten bis maximal 2032. Da sich die gegenläufigen Zahlungsströme jeweils ausgleichen, wurden die Zinsswaps nicht bilanziert. Für drohende Verluste aus Zinssicherungsgeschäften ohne Grundgeschäft werden zum 31. Dezember 2022 Rückstellungen in Höhe von 1 Mio. EUR ausgewiesen.

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

T16 ZINSSICHERUNG

31.12.2022 in Mio. €	Volumen Sicherungs- geschäft	Marktwert	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Rück- stellungen
Externe Sicherungen mit Grundgeschäft	4.154	-142	2032	-
Externe Sicherungen ohne Grundgeschäft	1.166	87	2031	-1
Externe Sicherungen für Tochtergesellschaften	834	-1	2032	-
Interne Sicherungen mit Tochtergesellschaften	-	-	-	-

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

TREIBSTOFFSICHERUNG

Zum 31. Dezember 2022 stellt sich das Treibstoffexposure wie folgt dar:

T17 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2023	2024
Treibstoffbedarf	Tsd. t	4.568	5.335
Sicherungen	Tsd. t	2.948	1.088
Sicherungsgrad	in %	65%	20%

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

T18 TREIBSTOFFPREISSICHERUNG

31.12.2022	Volumen Sicherungs- geschäft in Tsd. t	Marktwert in Mio. €	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Vermögens- gegenstände in Mio. €
Bandbreitenoptionen Treibstoff-Preissicherung	0	0	0	0
Rohwarenswaps	0	0	0	0
Sicherungskombinationen Treibstoff-Preissicherung	4.036	128	2.024	121
Crackswaps	1.822	-33	2.023	0

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

FINANZINSTRUMENTE DES FINANZANLAGEVERMÖGENS

T20 BILANZPOSTEN - FINANZINSTRUMENTE

in Mio. €	Marktwerte 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2022
Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	197	191
Sonstige Ausleihungen	1	1

Unter den Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Fremdwährung wird im Wesentlichen die im Jahr 2020 an die Air Trust AG begebene Ausleihung ausgewiesen. Zum Abschlussstichtag beträgt der Marktwert dieser Ausleihung 114 Mio. EUR, der Buchwert beträgt 111 Mio. EUR.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

17 Erlöse aus Verkehrsleistungen

T20 VERKEHRSERLÖSE NACH STRECKEN

in Mio. €	2022	2021
Europa	4.648	2.111
Nordamerika	3.579	1.078
Asien/Pazifik	1.476	443
Südamerika	824	368
Afrika	687	278
Nahost	506	202
	11.720	4.480

T21 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2022	2021
Liniendienste	11.038	3.945
Charter	682	535
	11.720	4.480

18 Andere Betriebserlöse

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

T22 ANDERE BETRIEBSERLÖSE

in Mio. €	2022	2021
Reiseleistungen (Provisionen/Gebühren)	298	108
Matrix Allokation	214	152
Serviceleistungen	183	133
Operating Lease Flugzeuge	166	165
Abfertigungsleistungen/Bordverkauf	108	41
Mieten für Grundstücke/Bauten	71	48
Personalüberlassung	17	11
Sonstige	50	26
	1.107	684

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist auf die Erholung des Flugbetriebs ab dem zweiten Quartal 2022 zurückzuführen, was sich im Wesentlichen in den erhöhten Erlösen aus Reise- und Abfertigungsleistungen zeigt. Zum anderen wurden auch konzerninterne Projekte in den kommerziellen Kernprozessen der Group-Airlines wiederaufgenommen, wodurch sich ein höherer Erlös aus der Matrix Allokation ergibt.

Aperiodische Umsatzerlöse betragen im Geschäftsjahr 150 Mio. EUR und sind im Wesentlichen auf die Auflösung nicht ausgeflogener Flugdokumente zurückzuführen.

19 Sonstige betriebliche Erträge

T23 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
Kursgewinne aus Fremdwährungsbewertung	1.043	355
Auflösung von Rückstellungen	156	233
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	26	8
Erträge aus der Wertaufholung von Vermögensgegenständen	12	29
Schadenersatzleistungen	9	18
Übrige betriebliche Erträge	237	232
	1.483	875

Der deutliche Anstieg zum Vorjahr resultiert in erster Linie aus Kursgewinnen aus der Fremdwährungsbewertung.

Aperiodische Erträge belaufen sich im Geschäftsjahr auf 226 Mio. EUR und bestimmen sich aus der Auflösung von Rückstellungen und Erstattungen aus zu hohen Vorjahresaufwendungen.

20 Materialaufwand

T24 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Betriebsstoffe für Flugzeuge	3.792	1.153
Übrige Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	80	34
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.474	3.589
	9.346	4.776

Der Anstieg des Materialaufwands ist eine Folge des sich erholenden, operativen Geschäfts und betrifft in erster Linie Aufwendungen für Treibstoff (+2.640 Mio. EUR) und Technikleistungen (+ 478 Mio. EUR), Gebühren und Entgelte (+ 656 Mio. EUR) sowie für Fluggastbetreuung (+ 393 Mio. EUR).

Im Materialaufwand sind aperiodische Aufwendungen in Höhe von 37 Mio. EUR enthalten, die sich im Wesentlichen aus dem Technikaufwand ergeben.

21 Personalaufwand

T25 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	2.353	1.854
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	722	554
davon für Altersversorgung	391	329
	3.075	2.408

T26 MITARBEITER IM JAHRESDURCHSCHNITT

	2022	2021
Bordpersonal im Einsatz	22.516	24.148
Bodenpersonal	11.314	12.509
	33.830	36.657
Personal in Ausbildung	28	45

Der Anstieg im Personalaufwand ist im Wesentlichen auf höhere Aufwendungen für Grundvergütungen (+485 Mio. EUR) und variable Vergütungsbestandteile (+194 Mio. EUR) zuzüglich darauf entfallende Sozialversicherungsbeiträge zurückzuführen.

Gegenläufig wirken die rückläufigen Erstattungsansprüche aus Kurzarbeitergeld sowie die darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge im Zuge der aus der im ersten Quartal des Berichtsjahres noch in Anspruch genommenen Kurzarbeit (-106 Mio. EUR).

Im Personalaufwand sind aperiodische Aufwendungen in Höhe von 5 Mio. EUR enthalten.

22 Abschreibungen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Flugzeuge und übrige Sachanlagen sind im Anlagenspiegel aufgliedert. Im Geschäftsjahr fielen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 15 Mio. EUR an.

Die im Anlagenspiegel ausgewiesene Summe der außerplanmäßigen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2022 beinhaltet auch die Abschreibungen in Höhe von 474 Mio. EUR auf Finanzanlagen.

23 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T27 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Kursverluste aus Fremdwährungsbewertung	981	407
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	190	207
Verkaufsprovisionen für Agenturen	178	51
Aufwendungen für den Zahlungsverkehr (insb. Kreditkartenprovisionen)	164	57
Reiseaufwendungen	150	83
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	150	70
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	148	236
Matrix Allokation	138	110
Werbung und Verkaufsförderung	117	57
Schulung / Training fliegendes Personal	55	43
Wertberichtigungen / Abschreibungen auf Umlaufvermögen	42	39
Versicherungsaufwand für den Flugbetrieb	28	24
Übrige betriebliche Aufwendungen	425	396
	2.766	1.780

Der Hälfte des Anstiegs bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erklärt sich mit Kursverlusten aus der Fremdwährungsbewertung.

Der übrige Anstieg insbesondere bei den Aufwendungen für Verkaufsprovisionen für Agenturen, Kreditkartenprovisionen, Reisetätigkeiten, EDV Vertriebssysteme sowie Werbung und Verkaufsförderung sind eine unmittelbare Folge des im Vergleich zum Vorjahr wiederbelebten Flugbetriebes.

In den Übrigen betrieblichen Aufwendungen sind im Wesentlichen in Anspruch genommene Call-Center-Dienstleistungen und verschiedene an die Lufthansa Group Business Services GmbH ausgelagerte administrative Serviceleistungen enthalten.

Die aperiodischen Aufwendungen im laufenden Geschäftsjahr betragen 34 Mio. EUR und begründen sich im Wesentlichen damit, dass die tatsächlichen Aufwendungen die im Vorjahr gebildeten Rückstellungen überstiegen haben.

24 Beteiligungsergebnis

T28 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.414	1.360
Aufwendungen aus Verlustübernahme	930	687
Erträge aus Beteiligungen	270	335
davon von verbundenen Unternehmen	270	334
	754	1.008

Erträge/Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen. Die Erträge aus Beteiligungen enthalten im Wesentlichen die aufgrund der phasengleichen Gewinnvereinnahmung abgegrenzten Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften für das Geschäftsjahr 2022.

25 Zinsergebnis

T29 ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	davon verbundene Unternehmen	2021	davon verbundene Unternehmen
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	41	40	32	32
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	163	35	172	36
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.001	-4	-838	2
davon aus Aufzinsungen	-90	-	-1.219	-
davon aus Marktbewertung Deckungsvermögen	-1.598	-	724	-
	-1.797	71	-634	70

Die Entwicklung bei den Zinsaufwendungen resultiert im Wesentlichen aus der im Vergleich zum Vorjahr negativen Marktentwicklung bei den für Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen.

Im Zinsergebnis sind aperiodische Erträge in Höhe von 10 Mio. EUR enthalten.

26 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Auf das Finanzanlagevermögen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens wurden in Summe Wertberichtigungen in Höhe von 535 Mio. EUR vorgenommen. Davon entfielen 474 Mio. EUR auf den LSG Beteiligungsbuchwert, dessen Werthaltigkeit aufgrund der strategischen Unternehmensentscheidung, sich kurz- bis mittelfristig von den Catering-Aktivitäten zu trennen, sowie auf Basis der Erkenntnisse aus dem laufenden Bieterverfahren hinsichtlich erwartbarer Veräußerungspreise nicht mehr in vollem Umfang nachgewiesen werden konnte.

Der verbleibende Betrag in Höhe von 60 Mio. EUR resultiert aus der Stichtagsbewertung der Wertpapiere des Umlaufvermögens. Dabei entfallen 57 Mio. EUR auf die Bewertung des für strategische Liquiditätszwecke gehaltenen HSBC INKA Fonds.

27 Steuern

T30 STEUERN

in Mio. €	2022	2021
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-219	-693
davon latente Steuern (Ertrag)	-242	-701
Sonstige Steuern	27	31
	-192	-662

Der positive Effekt aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ist auch im aktuellen Berichtsjahr auf den Ertrag aktiver latenter Steuern zurückzuführen. Die aktiven Steuerlatenzen ergeben sich insbesondere aufgrund des höheren Ansatzes von Pensionsverpflichtungen im handelsrechtlichen Abschluss gegenüber der steuerlichen Bewertung. Zudem führt das Ansatzverbot für Rückstellungen für drohende Verluste sowie wertmäßige Unterschiede im Vorratsvermögen bei der Lufthansa Technik AG zu aktiven Steuerlatenzen. Zusätzlich wurde im Geschäftsjahr erneut eine latente Steuerforderung auf Verlustvorträge erfasst.

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und in den sonstigen Steuern sind Posten für Vorjahre im Saldo von 20 Mio. EUR enthalten.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

28 Aufsichtsrat und Vorstand

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

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

VORSTAND

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

Mit der vollständigen Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen sind die Beschränkungen aus dem zwischen der Deutschen Lufthansa AG und dem WSF abgeschlossene Rahmenvertrag, unter anderem das Verbot der Gewährung von Boni an die Mitglieder des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG, nun entfallen.

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

T31 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS

in Tsd. €	2022	2021
Grundvergütung	5.934	5.934
Sonstiges	1.193	1.213
Einjährige variable Vergütung	7.912	0
Mehrjährige variable Vergütung	1.217	0
Optionsprogramm ¹⁾	12.200	0
Gesamtbezüge	28.456	7.147
Personalaufwand Pensionszusagen	2.986	3.159

¹⁾ Beizulegender Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

Erfolgsunabhängige Vergütung:

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

Erfolgsabhängige Vergütung:

Die Leistungskriterien für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung sind abgeleitet aus den strategischen Zielen und der operativen Steuerung des Unternehmens. Sie zielen auf die Steigerung der Profitabilität und effizientes Wirtschaften unter Berücksichtigung eines optimalen Kapitaleinsatzes ab. Aus diesem Grund bilden das Adjusted EBIT und 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.

Vor dem Hintergrund der durch die Corona-Pandemie veränderten Anforderungen hat der Aufsichtsrat sowohl für die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 (LTI 2021-2024) als auch für die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 (Jahresbonus 2022) vom Vergütungssystem abweichende Leistungskriterien gewählt. Für den LTI 2021-2024 stehen aus diesem Grund die Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen und die Rückkehr in die Gewinnzone gemessen am kumulierten Adjusted EBIT der Jahre 2022 bis 2024 (anstelle des Adjusted ROCE und des relativen Total Shareholder Return) im Fokus. Für den Jahresbonus 2022 hat der Aufsichtsrat vor diesem Hintergrund den Operating Cashflow und die Nettokreditverschuldung (anstelle der Adjusted EBIT-Marge und dem Adjusted ROCE) als die relevanten Leistungskriterien festgelegt.

Die laufenden Zahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 6,1 Mio. EUR (Vorjahr: 5,6 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 60,1 Mio. EUR (Vorjahr: 64,6 Mio. EUR).

AUFSICHTSRAT

Der Aufwand für die fixe Vergütung des Aufsichtsrats betrug 2.170 Tsd. EUR für das Geschäftsjahr (Vorjahr: 2.170 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 62 Tsd. EUR (Vorjahr: 23 Tsd. EUR) an.

Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 21 Tsd. EUR (Vorjahr: 26 Tsd. EUR) vergütet. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

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

29 Bilanzergebnis

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von -2.664 Mio. EUR sowie der Verlustvortrag in Höhe von -3.090 Mio. EUR werden durch die Entnahmen aus Kapitalrücklage, gesetzlicher Rücklage sowie den anderen Gewinnrücklagen vollständig ausgeglichen, so dass sich zum 31.12.2022 ein Bilanzergebnis von 0 Mio. EUR ergibt.

30 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Es ist vorgesehen, dass die Deutsche Lufthansa AG zunächst einen Minderheitsanteil erwirbt. Darüber hinaus sollen Optionen zum Kauf der verbleibenden Anteile zu einem späte-

ren Zeitpunkt vereinbart werden. Bei einem Vertragsabschluss stünde die Umsetzung der Transaktion unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden.

31 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

32 Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar für den Abschlussprüfer nach § 319 Abs. 1 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T33 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2022	2021
Abschlussprüfungsleistungen	4,3	4,6
Andere Bestätigungsleistungen	0,5	1,6
Steuerberatungsleistungen	0,0	0,1
Sonstige Leistungen	2,3	0,0
	7,1	6,3

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die Konzernabschlussprüfung, die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses sowie die Jahresabschlussprüfungen der Deutsche Lufthansa AG und in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen. Die unter den anderen Bestätigungsleistungen ausgewiesenen Honorare betreffen Sonderprüfungen im Zusammenhang mit dem Euro Debt Issuance Programm der DLH und einer IKS Prüfung. Unter die sonstigen Leistungen fallen im Wesentlichen Aufwendungen für die Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem angestrebten Verkauf der LSG Sparte.

Corporate Governance

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley

Ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsleitung
der Merck KgaA
Vorsitzender

Christine Behle

Stellvertretende Vorsitzende der Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin ¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Alexander Behrens

Flugbegleiter
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

Jörg Cebulla

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Erich Clementi

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats E.ON
SE

Thomas Enders

Mitglied in diversen Aufsichtsräten

Jürgen Jennerke

Referent Labour Relations
Arbeitnehmervertreter

Michael Kerkloh

Ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der
Flughafen München GmbH

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands und CEO Henkel AG & Co.
KGaA

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport / Industry Charges & Commercial
Provider Management
Arbeitnehmervertreter

Harald Krüger

Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der Bayerischen
Motorenwerke Aktiengesellschaft (BMW AG)

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application Management Airport Services
Arbeitnehmervertreterin

Miriam Sapiro

President und CEO
InterAction, USA

Ilja Schulz

Ehemaliger Flugkapitän und Mitglied der
Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

Britta Seeger

Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

Birgit Spineux

Purserin / freigestellte Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Astrid Stange

CEO/Vorstandsvorsitzende der ELEMENT Insurance AG

Olivia Stelz

Purserin / freigestellte Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende Hamburger Hafen und Logistik
AG

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Ehrevorsitzender

Dipl.-Ing. Jürgen Weber

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

¹⁾ Gewerkschaftsvertreter:in gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

Vorstand

(Struktur seit 1. Juli 2022)

Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands
Chief Executive Officer

Harry Hohmeister

Mitglied des Vorstands
Global Markets & Network

Michael Niggemann

Mitglied des Vorstands
Personal & Infrastruktur, Arbeitsdirektor

Christina Foerster

Mitglied des Vorstands
Markenführung & Nachhaltigkeit

Detlef Kayser

Mitglied des Vorstands
Flotte & Technologie

Remco Steenbergen

Mitglied des Vorstands
Finanzen

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2022)

Karl-Ludwig Kley

a) E.ON SE ³⁾ (Vorsitz)

Jürgen Jennerke

a) Lufthansa Cargo AG (stellv. Vorsitz)

Asrid Stange

b) Atos SE ³⁾, Frankreich (seit 1. Mai 2022)

Christine Behle

- a) BREMER LAGERHAUS GESELLSCHAFT
- Aktiengesellschaft von 1877 - ³⁾ (stellv. Vorsitz)
- b) Autobahngesellschaft des Bundes mbH

Harald Krüger

a) Deutsche Telekom AG ³⁾

Angela Titzrath

- a) Evonik Industries AG ³⁾
Talanx AG ³⁾
HDI V.a.G.
- b) Metrans a.s. ²⁾, Tschechien

Jörg Cebulla

- a) Sparda-Bank Hessen eG
- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Miriam Sapiro

b) Project HOPE, USA (bis 31. Oktober 2022)

Britta Seeger

- a) Mercedes-AMG GmbH ¹⁾
Mercedes-Benz Mobility AG ¹⁾
- b) Beijing Mercedes-Benz Sales
Service Co., Ltd., China
Mercedes-Benz (China) Ltd. ²⁾, China (stellv. Vorsitz)
Mercedes-Benz Formula E Ltd. ²⁾, Vereinigtes Königreich
Mercedes-Benz South Africa Ltd. ²⁾, Südafrika
smart Automobile Co. Ltd. ²⁾, China

Erich Clementi

a) E.ON SE ³⁾ (stellv. Vorsitz)

Thomas Enders

- a) Knorr Bremse ³⁾ (bis 24. Mai 2022)
- b) Lilium NV ³⁾, Niederlande (Vorsitz)
Linde plc ³⁾, Republik Irland

- a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.
- 1) Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.
- 2) Sonstiges Konzernmandat.
- 3) Börsennotierte Gesellschaft.

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2022)

Carsten Spohr

- a) Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft ³⁾

Christina Foerster

- b) Austrian Airlines AG ²⁾, Österreich (Vorsitz)
Kulinary Holding AG, Schweiz
SN Airholding SA/NV ²⁾, Belgien (Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG ²⁾, Schweiz

Harry Hohmeister

- a) Eurowings GmbH ¹⁾
- b) Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei

Detlef Kayser

- a) Lufthansa Technik AG ¹⁾ (Vorsitz)
LSG Lufthansa Service Holding AG ¹⁾ (Vorsitz)

Michael Niggemann

- a) Lufthansa Cargo AG ¹⁾

Remco Steenbergen

- a) Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH ¹⁾
- b) Swiss International Air Lines AG ²⁾, Schweiz

- a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.
- 1) Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.
- 2) Sonstiges Konzernmandat.
- 3) Börsennotierte Gesellschaft.

G01 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Stand zum 31.12.2022

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

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES – WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

T34 Wesentliche Beteiligungen

Name, Sitz	Anteil in %	Eigenkapital in Mio. € *	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres in Mio. € *
26. INCORPORATION, Inc., East Meadow, USA	100,00%	0 ^{6) 7) 10)}	0 ¹⁰⁾
Aerococina S.A. de C.V., Mérida, Mexiko	51,98%	12	4
Aerologic GmbH, Schkeuditz, Deutschland	50,00%	40 ^{6) 7)}	12
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg, Deutschland	33,33%	3 ^{6) 7)}	-1
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München, Deutschland	100,00%	1 ^{6) 7)}	0 ¹⁰⁾
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00%	57	2
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00%	232 ^{6) 7)}	-18
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00%	21 ^{6) 7)}	1
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00%	1 ^{6) 7)}	0 ¹⁰⁾
Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA	9,77% ¹³⁾	n/a	n/a
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	40,00%	5 ^{6) 7)}	0 ¹⁰⁾
Airo Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100,00%	0 ¹⁰⁾	-1
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100,00%	-2	0 ¹⁰⁾
Airo Catering Services Sweden AB, Stockholm, Schweden	100,00%	12	0 ¹⁰⁾
Airo Catering Services Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00%	0 ¹⁰⁾	0 ¹⁰⁾
AirPlus Finance S.à.r.l., Luxembourg, Luxemburg	0,00%	0 ¹⁰⁾	0 ¹⁰⁾
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00%	19	1
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100,00%	15	6
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00%	22	5
AirPlus International Soluções de Pagamento Limitada, Sao Paulo, Brasilien	100,00%	0 ^{6) 7) 10)}	0 ¹⁰⁾
AirPlus International, Inc., Alexandria, USA	100,00%	19	1
AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China	100,00%	53	-5
Airport Services Dresden GmbH, Dresden, Deutschland	100,00%	0 ^{6) 7) 10)}	-1
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz, Deutschland	100,00%	0 ^{6) 7) 10)}	-1
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00%	52	-45
Albatros Financial Solutions GmbH, Köln, Deutschland	100,00%	1 ^{6) 7)}	0 ¹⁰⁾
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln, Deutschland	100,00%	6 ^{6) 7)}	8
amplimind GmbH, Hallbergmoos, Deutschland	51,00%	n/a ¹¹⁾	n/a ¹¹⁾
AO Aeromar, Moskau Region, Russische Föderation	49,00%	38 ⁶⁾	-9
AO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russische Föderation	100,00%	2	1
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%	15	2
Arlington Services Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00%	10	0 ¹⁰⁾

ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,29%	¹³⁾	n/a	n/a
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		10	0 ¹⁰⁾
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67%	¹³⁾	n/a	n/a
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		57	-8
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Bratislava, Slowakei	100,00%		-3	0 ^{6) 7) 10)}
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00%		1	0 ¹⁰⁾
Austrian Asset Holding GP S.à r.l., Luxemburg, Luxemburg	100,00%		0	0 ¹⁰⁾
Austrian Asset Holding S.C.S., Luxemburg, Luxemburg	100,00%		261	13
AVIATION Data Hub GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		0	0 ^{6) 7) 10)}
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	1 ^{6) 7) 10)}
Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen, Deutschland	100,00%		0	1 ^{6) 7) 10)}
AviationPower GmbH, Hamburg, Deutschland	40,83%		-2	-10 ^{6) 7)}
Avionic Design GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		1	0 ¹⁰⁾
Bahia Catering Ltda, Salvador, Brasilien	100,00%		1	0 ¹⁰⁾
Belém Serviços de Bordo Ltda, Belém, Brasilien	70,00%		0	0 ¹⁰⁾
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00%		29	2
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00%		-202	-82
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100,00%		5	0 ¹⁰⁾
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren, Deutschland	100,00%		2	1 ^{6) 7)}
Cater Suprimento de Refeições Ltda, Rio de Janeiro, Brasilien	100,00%		-5	0 ¹⁰⁾
Caterair Portugal - Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal	100,00%		-16	0 ^{6) 7) 10)}
Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00%		1	1
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach, Deutschland	100,00%		0	2 ^{6) 7) 10)}
Charlotte Fuel Facilities LLC, Charlotte, USA	10,00%	¹³⁾	n/a	n/a
Charm Food Service Co., Ltd., Incheon, Süd-Korea	80,00%		3	0 ¹⁰⁾
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russische Föderation	26,00%		0	0 ^{6) 7) 10)}
City Airlines GmbH, München, Deutschland	100,00%		5	-8
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, Kanada	70,00%		23	-1
Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		71	-8
Comercializadora de Servicios Limitada, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile	100,00%		0	0 ¹⁰⁾
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko	51,00%		4	1
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Torreon, Mexiko	51,00%		0	0 ¹⁰⁾
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00%		14	-4
Cosmo Enterprise Co., Ltd., Narita, Japan	20,00%		17	7 ^{6) 7)}
Delvag Versicherungs-AG, Köln, Deutschland	100,00%		60	12 ^{6) 7)}
Deutsche Lufthansa Unterstützungswerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		9	0 ^{6) 7) 10)}
DLH Fuel Company mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		7	1 ^{6) 7)}
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	n/a ¹¹⁾
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00%		n/a	n/a ¹¹⁾

Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz	100,00%		63		57
EFM - Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising, Deutschland	51,00%		3	6) 7) 8)	-5
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Cairo, Ägypten	5,83%	13)	n/a		n/a
EME Aero Sp.z.o.o, Jasionka, Polen	50,00%		23	6) 7)	-29
Eurowings Aviation GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		8		10
Eurowings Digital GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		0	10)	1
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		2		-5
Eurowings Europe Limited, SWIEQL, Malta	100,00%		5		-1
Eurowings GmbH, Düsseldorf, Deutschland	100,00%		383		-251
Eurowings Technik GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		0	10)	0
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		-44		-116
Finairport Service S.r.l. i.L., Roma, Italien	100,00%	9)	0	6) 7) 10)	0
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		3	7) 8)	1
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen, Deutschland	40,00%		0	6) 7) 10)	0
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00%		n/a	11)	n/a
FLYdocs India Private Limited, Vadoora, Indien	100,00%		n/a	11)	n/a
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00%		0	6) 7) 10)	0
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00%		6	6) 7)	0
FLYdocs Systems Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00%		0	6) 7) 10)	0
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00%		0	10)	0
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		n/a	11)	n/a
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00%		1	6) 7)	0
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien Flughafen, Österreich	14,29%		n/a	11)	n/a
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co., Ltd, Lanzhou, China	49,00%		3	6) 7)	-1
Gen2 Systems Limited, Tamworth, Großbritannien	100,00%		7	6) 7)	2
Germanwings GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		47		-23
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00%		3	6) 7)	1
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00%		n/a	11)	n/a
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brno, Tschechische Republik	100,00%		5	6) 7)	0
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00%		n/a	11)	n/a
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald, Deutschland	40,00%		38	6) 7)	3
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München, Deutschland	40,00%		0	6) 7) 10)	0
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		5		-23
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00%		5	6) 7)	-2
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	50,00%		152	6)	29
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		191		21
handling counts GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	0
Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co Ltd, Hangzhou, China	25,00%		4	6) 7)	-4
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00%		6		-6

HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00%		162	6) 7) 8)	15	
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	0	10)
heyworld GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		1	6) 7)	-3	
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00%		26	6) 7)	-23	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00%		-30	6) 7)	-47	
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00%		17	6) 7)	-2	
Idair GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		4	6) 7)	0	10)
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00%		0	6) 7) 10)	0	10)
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	0	10)
Inflight Catering (Proprietary) Limited, Johannesburg, Südafrika	100,00%		0	10)	0	10)
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99%		1		0	10)
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		n/a	11)	n/a	11)
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., George Town, Kaimaninseln	49,00%		28	8)	6	
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00%		13	8)	2	
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100,00%		4		0	10)
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		21		1	
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00%		8		1	
Jettainer GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		6		1	
Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz	40,00%		n/a	11)	n/a	11)
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	11)	n/a	11)
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00%		n/a	11)	n/a	11)
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		22		1	
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Hamburg, Deutschland	51,00%		7	6)	-14	
LG-LHT Passenger Solutions GmbH, Hamburg, Deutschland	51,00%		5	6)	-13	
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00%		3	6) 7)	1	
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00%		2.280		98	
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00%		2.748		213	
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100,00%	1) 9)	0	10)	0	10)
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	11)	n/a	11)
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		0	10)	3	
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00%		2		0	10)
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100,00%		-5		0	10)
LSG Catering Guam, Inc., Tamuning, USA	100,00%		-1		0	10)
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China	100,00%		37		-21	
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Nördliche Marianen	100,00%		0	10)	0	10)
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China	86,88%		18		0	10)
LSG Lufthansa Service - Sky Chefs do Brasil Catering, Participações Ltda., Guarulhos, Brasilien	100,00%		-8		1	
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100,00%		33		0	10)
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Boksburg, Südafrika	100,00%		0	10)	0	10)

LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100,00%		2		0	¹⁰⁾
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		206		-26	
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Tamuning, Guam, USA	100,00%		12		2	
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		1.069		-33	
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China	41,62%	³⁾	-2		-5	
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Nördliche Marianen	100,00%		8		0	¹⁰⁾
LSG Malta Pension Ltd., St.Julians, Malta	100,00%		n/a	¹¹⁾	n/a	¹¹⁾
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Bangalore, Indien	100,00%		7		0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100,00%		0	¹⁰⁾	-2	
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	64,30%		7		3	
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Ezeiza, Argentinien	100,00%		10		4	
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		-1		0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99%		2		0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		-2		0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00%		-1		0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs İstanbul Catering Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00%	⁵⁾	10		0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Embakasi District, Kenia	50,20%		-6		-1	
LSG Sky Chefs Korea Co., Ltd., Incheon, Süd-Korea	80,00%		12		-4	
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		0	¹⁰⁾	0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland	100,00%		23		-2	
LSG Sky Chefs RPC West GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		0	¹⁰⁾	0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Limited, Johannesburg, Südafrika	100,00%		-9		1	
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00%		40		1	
LSG Sky Chefs TAAG Angola, S.A., Luanda, Angola	40,00%	³⁾	9		4	
LSG Sky Chefs UK Ltd. i.L., Sidcup, Großbritannien	100,00%	⁹⁾	0	¹⁰⁾	0	¹⁰⁾
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA	100,00%		717		16	
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		56		-2	
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Hounslow, Großbritannien	100,00%		3		-2	
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹¹⁾	n/a	¹¹⁾
LSY GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		705		5	
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH i.L., Grünwald, Deutschland	40,00%	⁹⁾	0	^{6) 7) 10)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		259		-67	
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		3.264		234	
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		823		15	
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien Flughafen, Österreich	100,00%		8	^{6) 7)}	1	
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		77		13	
Lufthansa Aviation Training GmbH, München, Deutschland	100,00%		135		-9	
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		4	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		1	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾

Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00%		87		7
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00%		10	6) 7)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00%		n/a	11)	n/a ¹¹⁾
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		713		1.071
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen, Deutschland	100,00%		338		-48
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		3.695		65
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90%		n/a	11)	n/a ¹¹⁾
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		9	6) 7)	-2
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		6	6) 7)	-4
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		71		-6
Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand	100,00%		1	6) 7)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Global Business Services Sp. z o. o., Krakow, Polen	100,00%		8	6) 7)	2
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		7	6) 7)	1
Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hongkong, China	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Gauteng, Südafrika	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Group Business Services New York LLC, Wilmington, Delaware, USA	100,00%		n/a	11)	n/a ¹¹⁾
Lufthansa Group Business Services Wien GmbH, Wien, Österreich	100,00%		n/a	11)	n/a ¹¹⁾
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00%		n/a	11)	n/a ¹¹⁾
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		13		14
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		38		2
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG., Norderstedt, Deutschland	100,00%		53		20
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00%		1	6) 7)	1
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Oldenburg, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	1
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		272		2
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	-2
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00%		2	6) 7)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		1	6) 7)	-3
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00%		3		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00%	12)	19		15
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00%	12)	35		26
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00%	12)	53		40
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00%	12)	21		17

Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	17		14
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	4		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	9		6
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	2		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	17		11
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	26		20
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	55		11
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	41		4
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	32		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	118		11
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	20		6
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	145		24
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	20		12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	19		11
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	18		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	86		12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	36		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	71		4
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	53		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	247		24
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00%		49		-1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00%		33		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	100,00%		121		-12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	100,00%		100		-8
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	132		8
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	34		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	0	¹⁰⁾	0
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	100,00%	¹²⁾	0	¹⁰⁾	0
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00%		35		-2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00%		25		-1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	100,00%		0	¹⁰⁾	0
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	100,00%		0	¹⁰⁾	0
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, Salzburg, Österreich	100,00%		0	¹⁰⁾	0
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald, Deutschland	49,00%		6	^{6) 7)}	4
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		781		162
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{6) 7) 10)}	0
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99%		-562		0
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00%		238		1
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00%		248		0

Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹¹⁾	n/a	¹¹⁾
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta	100,00%		0	¹⁰⁾	0	¹⁰⁾
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{6) 7) 10)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		8.751	^{6) 7)}	1	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		7		2	
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim, Deutschland	100,00%		4		-1	
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00%		2	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00%		1	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin, Deutschland	100,00%	⁹⁾	-5	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	^{6) 7) 10)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100,00%		3		1	
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00%		5	^{6) 7)}	1	
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00%		6	^{6) 7)}	2	
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim, Deutschland	100,00%		27		-19	
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00%		5	^{6) 7)}	3	
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00%		5	^{6) 7)}	4	
Lufthansa Systems Verwaltungs GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	^{6) 7) 10)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		5	^{6) 7)}	-4	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey, Deutschland	100,00%		47		18	
Lufthansa Technik AG, Hamburg, Deutschland	100,00%		2.135		200	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00%		153		-15	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Limited, Dublin, Irland	100,00%		416		62	
Lufthansa Technik Budapest Repülőgépek Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00%		8		1	
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00%		1	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00%		33		4	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		35		0	¹⁰⁾
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen, Deutschland	51,00%		2	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Limited, Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00%		-25		-5	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		56		-1	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		19		-1	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00%		8		1	
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00%		0	^{6) 7) 10)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00%		3	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00%		259		16	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		97		7	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00%		62		18	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00%		17		1	
Lufthansa Technik Services India Private Limited, New Delhi, Indien	100,00%		7	^{7) 8)}	0	¹⁰⁾
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	80,00%		69		8	

Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10%		20		3
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00%		12	6) 7)	1
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moscow, Russische Föderation	100,00%		1	6) 7)	0 ¹⁰⁾
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg, Deutschland	50,00%		-1	6) 7)	0 ¹⁰⁾
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00%	13)	n/a		n/a
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		144		13
Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99%	9)	n/a	11)	n/a ¹¹⁾
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		78		72
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	11,20%	13)	n/a		n/a
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		25		4
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00%		9		0 ¹⁰⁾
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt, Deutschland	50,00%		123	6) 7)	6
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing City, China	40,00%		10	6) 7)	-2
Natal Catering Ltda., Aeroporto São Gonçalo do Amarante, Brasilien	70,00%		0	10)	0 ¹⁰⁾
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100,00%		10		4
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		502		0 ¹⁰⁾
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%	2)	178		0 ¹⁰⁾
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien Flughafen, Österreich	0,00%	3)	0	10)	0 ¹⁰⁾
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moscow, Russische Föderation	100,00%		1		0 ¹⁰⁾
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88%	13)	n/a		n/a
Oscar Bravo GmbH, München, Deutschland	100,00%		0	6) 7) 10)	0 ¹⁰⁾
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00%	13)	n/a		n/a
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	99,73%		76		3
Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, Deutschland	94,80%		4	6) 7)	0 ¹⁰⁾
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00%		4	6) 7) 8)	1
Retail In Motion Asia Limited, Hongkong, China	100,00%		-4		0 ¹⁰⁾
Retail in Motion GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		28		2
Retail in Motion Latin America SpA, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile	100,00%		-1		0 ¹⁰⁾
Retail in Motion Limited, Dublin, Irland	100,00%		14		-18
Retail In Motion México S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00%		1		0 ¹⁰⁾
Retail inMotion Asia Pacific Limited, San Po Kong, Kowloon, Hongkong	100,00%		n/a	11)	n/a ¹¹⁾
Retail inmotion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	100,00%		-2		0 ¹⁰⁾
Retail inMotion North America, Inc., Wilmington, USA	100,00%		39		10
Rydes GmbH, Berlin, Deutschland	14,60%	13)	n/a		n/a
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, USA	5,56%	13)	n/a		n/a
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00%		10	6) 7)	-1

SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00%		1	6)7)	0	10)
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100,00%		3		3	
Servcater Internacional Ltda, Guarulhos, Brasilien	90,00%		-41		-2	
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,88%		2		0	10)
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00%		223	6)7)	46	
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00%		1	6)7)8)	0	10)
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00%		1	6)7)	0	10)
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00%		33	6)7)	13	
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00%		4		0	10)
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00%		10	6)7)	-7	
Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien	28,75%	4)	4		0	10)
Sky Chefs Chile SpA, Santiago, Chile	100,00%		4		-3	
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00%		13		6	
Sky Chefs de Panamá S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00%		35		3	
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Ikeja, Nigeria	51,00%		-9		-1	
Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria	51,00%		-1		0	10)
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00%		163		-13	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00%		715		0	10)
Spairliners GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		34	6)7)	1	
Star Risk Services Inc., Southlake, USA	100,00%		n/a	11)	n/a	11)
Swiss Aviation Software AG, Allschwil, Schweiz	100,00%		21		1	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00%		2.051		511	
Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien	100,00%		0	6)7)10)	0	10)
TATS - Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		2	6)7)	-2	
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen, Deutschland	40,00%		38	6)	-92	
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75%		8	6)7)	0	10)
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00%		0	6)7)10)	0	10)
THBG BBI GmbH, Schönefeld, Deutschland	46,45%		14	6)7)	n/a	11)
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00%		3	6)7)	1	
time:matters Americas, Inc., Miami, USA	100,00%		n/a	11)	n/a	11)
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00%		0	6)7)10)	0	10)
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		4	6)7)	2	
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00%		1	6)7)	0	10)
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	6)7)10)	2	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		69		35	
time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00%		6	6)7)	6	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russische Föderation	26,00%		0	6)10)	0	10)
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00%	13)	n/a		n/a	
Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,72%	13)	n/a		n/a	

VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹⁾	n/a	¹⁾
Wenzhou Longwan International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Wenzhou City, China	40,00%		6	^{6) 7)}	-1	
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA	100,00%		23		2	
Wings Handling Palma S.L., Madrid, Spanien	100,00%		n/a	¹⁾	n/a	¹⁾
XEOS Sp.z.o.o., Środa Śląska, Polen	51,00%		33	^{6) 7)}	-38	
Xian Eastern Air Catering Co. Ltd., Xian, China	30,00%		5	^{6) 7)}	1	
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00%		3	^{6) 7)}	-2	
Yilu Travel Services GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		0	^{6) 7) 10)}	-2	
Yunnan Eastern Air Catering Co. Ltd., Kunming, China	24,90%		4	^{6) 7)}	-4	
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg, Deutschland	20,00%		8	^{6) 7)}	0	¹⁰⁾
ZeroG GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	^{6) 7) 10)}	0	¹⁰⁾

* IFRS Angaben

¹⁾ Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137

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

³⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern

⁴⁾ 28,75% der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen

⁵⁾ 33,34% der Kapitalanteile bzw. 50,01% der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen

⁶⁾ Abschluss aus Vorjahren

⁷⁾ Lokaler Abschluss

⁸⁾ Abweichendes Geschäftsjahr

⁹⁾ In Liquidation

¹⁰⁾ Wert absolut kleiner 0,5 Mio. EUR

¹¹⁾ Keine Daten vorhanden

¹²⁾ Angabe aufgrund von §285 Nr. 11a HGB: DLH als persönlich haftender Gesellschafter

¹³⁾ Angabe aufgrund von §285 Nr. 11b HGB: Stimmrechtsanteil > 5%

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

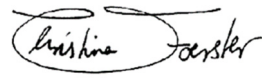
„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst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

Frankfurt am Main, den 23. Februar 2023

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



Christina Foerster
Mitglied des Vorstands
Markenführung & Nachhaltigkeit



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Global Markets & Network



Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Flotte & Technologie



Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Infrastruktur,
Arbeitsdirektor



Remco Steenbergen
Mitglied des Vorstands
Finanzen

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die auf der in Abschnitt „Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts angegebenen Internetseite veröffentlichte Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB, die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b HGB sowie die in Abschnitt Chancen- und Risikobericht unter der Überschrift „Beschreibung des internen Kontrollsystems“ enthaltenen Informationen des zusammengefassten Lageberichts beschriebenen wesentlichen Merkmale des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben aufgrund der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK 2022)) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Des Weiteren haben wir die über die Vorjahresangabe hinausgehenden lageberichts-fremden Angaben zu den Geschäftsjahren 2018, 2019 und 2020 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im zusammengefassten Lagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 289, 289a bzw. nach §§ 289b bis 289f HGB vorgeschrieben sind.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deut-

schen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zu dem Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung, nicht auf den Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung, nicht auf die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) und nicht auf die oben genannten Mehrjahresvergleiche des zusammengefassten Lageberichts ab.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Durchführung von Passagierflügen stellen den wesentlichsten Teil der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft dar. Die entsprechenden Flugdokumente werden von den jeweiligen Käufern bereits vor der eigentlichen Flugdurchführung bezahlt. Die von den Kunden vorausbezahlten Beträge für die Flugdokumente werden in den Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente bis zur Ausnutzung der Flugdokumente bilanziert. Die erfolgswirksame Realisierung der Flugdokumente als Umsatzerlöse erfolgt durch die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zum Zeitpunkt der Landung des Flugzeuges am Zielflughafen.

Die zum Geschäftsjahresende noch in den Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente verbliebenen, im laufenden Geschäftsjahr noch nicht ausgeflogenen und weiterhin gültigen Flugdokumente werden zum Jahresende auf deren Alter und Gültigkeit hin untersucht, außerdem wird auf Basis von Vergangenheitswerten geschätzt, wie viele Flugdokumente nicht mehr in Anspruch genommen werden. Die Flugdokumente, die mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr ausgenutzt werden, werden als sogenannte Breakage erfolgswirksam als Umsatz realisiert.

Die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, war aus unserer Sicht ein Bereich mit einem bedeutsamen Risiko wesentlich falscher Darstellungen und damit im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt, da für den Ansatz und die Bewertung dieses geschäftsmodell-spezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Postens die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter eine wesentliche Auswirkung haben. Den Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter über das Ausnutzungsverhalten der Passagiere in Bezug auf Flugdokumente liegen komplexe Berechnungsverfahren zu Grunde, welche ermessensbehaftet sind. Dies bezieht sich insbesondere auf die Umsatzerlöse aus der Ausbuchung (Auflösung) der Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente (Breakage-Umsatzerlöse).

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die von den gesetzlichen Vertretern der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft implementierten Prozesse für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen und die Abgrenzung der sogenannten Breakage-Umsatzerlöse anhand einzelner Geschäftsvorfälle vom Kauf der Flugdokumente bis zur Abbildung im Jahresabschluss nachvollzogen sowie die in diesem Prozess implementierten Kontrollen getestet. Ferner haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des von der Gesellschaft eingerichteten Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme beurteilt. Dabei wurden vor allem die Abbildung und Verarbeitung der Geschäftsprozesse, die Möglichkeit der Vornahme

von Änderungen durch IT-Administratoren und die Zugangsberechtigungen einzelner Mitarbeiter betrachtet. Für an Dritte ausgelagerte Dienstleistungen in Bezug auf IT-Systeme oder Prozesse haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme und/oder Prozesse unter Zuhilfenahme einer Prüfungsbescheinigung (Typ II nach ISAE 3402) über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems beurteilt.

Wir haben im Rahmen unserer substanziell analytischen Prüfungshandlungen die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2022 unter anderem auf eine Korrelation mit den dazugehörigen Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente sowie mit den jeweiligen Zahlungseingängen untersucht, um Auffälligkeiten bei der Buchungsabfolge zu erkennen. Für derartige Abweichungen und/oder Auffälligkeiten in der Korrelation haben wir untersucht, ob sie plausibel und begründet waren. Weiterhin haben wir Datenanalysen eingesetzt, um Auffälligkeiten im Buchungsstoff unter anderem zu den genutzten Belegarten und System-Usern zu identifizieren. Um Auffälligkeiten in Bezug auf den Umsatzverlauf zu erkennen, haben wir weiterhin nachvollzogen, ob die Entwicklung der Umsatzerlöse mit den unternehmensinternen berichteten Kennzahlen der Gesellschaft sowie der allgemeinen Branchenentwicklung im Einklang stehen. Ferner haben wir einzelne Zahlungseingänge stichprobenartig zu den jeweiligen Zahlungseingangsnachweisen (z. B. Kontoauszüge) abgestimmt und nachvollzogen, ob diese jeweils zur Ausbuchung einer Forderung aus dem Verkauf von Flugdokumenten geführt haben.

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

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir betreffend der erfassten Breakage-Umsatzerlöse, welche bei Ausbuchung von Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente erfasst werden (Auflösung), die Bestände offener Flugdokumente und deren Bewertung in Abhängigkeit vom Verkaufsjahr und Gültigkeit des Flugdokuments nachvollzogen. Ferner haben wir die angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallenden Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben in Bezug auf Stetigkeit und Konsistenz beurteilt. Die herangezogenen, künftig erwarteten Einlösequoten von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die der Ermittlung der Breakage-Umsatzerlöse zu Grunde lagen, haben wir auf Basis der in der Vergangenheit eingetretenen Einlösequoten und der uns von den gesetzlichen Vertretern erteilten Auskünfte bezüglich des erwarteten Flugverhaltens der Passagiere in der Zukunft plausibilisiert. Wir haben insbesondere die hierzu durchgeführten, manuellen Abgrenzungsbuchungen anhand zugrundeliegender Belege nachvollzogen. Da diese manuellen Abgrenzungsbuchungen stets zum Jahresende durchgeführt werden, haben wir in Einklang mit unserer Beurteilung des Aufbaus und der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft auch die An-

gemessenheit der Periodenabgrenzung gewürdigt. Faktoren und Besonderheiten der Branche, sowie in den Beförderungsbedingungen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, die Auswirkungen auf die Auflösungsquoten haben, haben wir mit der Gesellschaft besprochen und auf deren Vollständigkeit und Plausibilität hin beurteilt. Die Effekte und beschriebenen Auswirkungen dieser Faktoren haben wir durch einen Abgleich der Auflösungsquoten zu Perioden, in denen diese Faktoren nicht galten, plausibilisiert. Zur Beurteilung der Planungstreue und Güte der Schätzungsparameter erfolgte ein Abgleich der aufgrund des Gültigkeitsablaufs geschlossenen Tickets mit den Breakage-Umsatzerlösen der Vergangenheit.

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

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Umsatzerlösen und den Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente, sowie die damit in Zusammenhang stehenden Ermessensausübungen verweisen wir auf die Angaben in den Abschnitten „2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „13 Verbindlichkeiten“ und „17 Erlöse aus Verkehrsleistungen“ des Anhangs.

2. Bewertung von Flugzeugen einschließlich Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Unter dem Bilanzposten Flugzeuge weist die Gesellschaft in ihrem Jahresabschluss Flugzeuge aus, die im rechtlichen Eigentum der Gesellschaft stehen. Zum anderen mietet die Gesellschaft Flugzeuge einerseits von Flugzeugbesitzgesellschaften mittels Leasings, an denen die Gesellschaft mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist und deren unmittelbare Beteiligungen unter dem Posten Finanzanlagen ausgewiesen werden, sowie andererseits von externen Leasinggebern. Neben der Einschätzung zur Bewertung der eigenen Flugzeuge, hat das Management ebenfalls Einschätzungen zur Bewertung der Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften getroffen, die von der in 2020 aufgrund der Covid-19 Krise vom Vorstand der Gesellschaft beschlossenen Flottenreduktion ebenfalls betroffen waren und weiterhin sind. Der beizulegende Wert der Beteiligungen wird vom beizulegenden Wert der von den Flugzeugbesitzgesellschaften gehaltenen Vermögensgegenstände, hauptsächlich Flugzeuge, maßgeblich bestimmt.

Aus unserer Sicht war die Bewertung von Flugzeugen und der Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften vor dem Hintergrund der andauernden Covid-19 Pandemie sowie des Russland-/Ukraine-Krieges und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders

wichtigen Prüfungssachverhalte, da die Bewertung dieser betragsmäßig bedeutsamen Posten in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beruht.

Prüferisches Vorgehen

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

Zur Beurteilung der Bewertung der Flugzeuge, die im juristischen Eigentum der Gesellschaft stehen oder die von Flugzeugbesitzgesellschaften geleast sind, haben wir weiterhin die Operative Konzernplanung (OKP) auf interne Konsistenz beurteilt, sowie analysiert, ob diese mit Branchenprognosen im Einklang steht. Dabei haben wir die Erläuterungen des Managements zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren Analystenschätzungen, sowohl für die Gesellschaft als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen.

Weiterhin haben wir den von den gesetzlichen Vertretern durchgeführten Werthaltigkeitstest methodisch gewürdigt. Der Werthaltigkeitstest, sowohl der im juristischen Eigentum der Gesellschaft stehenden Flugzeuge als auch der Flugzeugbesitzgesellschaften, stützt sich unter anderem auf die am Markt beobachtbaren Preise, die unter der Berücksichtigung einer regelmäßig publizierten Marktpreisübersicht (TAVR) der Aircraft Value Analysis Company Ltd., Derby, Vereinigtes Königreich, ermittelt werden. Wir haben beurteilt, ob die für die Durchführung des Werthaltigkeitstests zu Grunde gelegten Preise pro Flugzeugmuster nachvollziehbar aus der TAVR übernommen wurden. Weiterhin haben wir die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter, wann eine voraussichtlich dauernde Wertminderung gegeben ist, beurteilt. Darüber hinaus haben wir die rechnerische Richtigkeit der Berechnung der Über- bzw. Unterdeckung der Flugzeugbuchwerte bzw. der Beteiligungsbuchwerte in einzelnen Perioden im Vergleich zu den TAVR-Werten pro Flugzeug nachvollzogen. Ebenso haben wir nachvollzogen, ob alle in der Anlagenbuchhaltung aktivierten Flugzeuge in den Werthaltigkeitstest der gesetzlichen Vertreter einbezogen sind. Des Weiteren haben wir die Beurteilung der Leitung des Flottenmanagements zur Verwendung der TAVR-Werte als Referenzen für die Durchführung des Werthaltigkeitstests hinterfragt und nachvollzogen. Hinsichtlich eines potenziellen Zuschreibungspotenzials für insbesondere zu Beginn der Covid-19-Pandemie außerplanmäßig abgeschriebene Flugzeuge haben wir weiterhin die Beurteilungen der Gesellschaft kritisch gewürdigt und nachvollzogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung von Flugzeugen und Flugzeugbesitzgesellschaften ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Flugzeugen und den Finanzanlagen, sowie die damit in Zusammenhang stehenden Ermessenausübungen sind in den Abschnitten „2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „3 Anlagevermögen“ und „22 Abschreibungen“ des Anhangs enthalten.

3. Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Jahresabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und abzugsfähige temporäre Differenzen stellen einen betragsmäßig bedeutsamen Vermögenswert der Gesellschaft dar. Für die Bilanzierung der aktiven latenten Steuern schätzt die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ein, inwieweit in Zukunft ausreichend zu versteuernde Ergebnisse wahrscheinlich zur Verfügung stehen werden, um die latenten Steueransprüche zu nutzen.

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ist von den Einschätzungen und den Annahmen des Vorstands in Bezug auf den künftigen operativen Geschäftsverlauf der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer unmittelbaren und mittelbaren Organgesellschaften abhängig. Der Vorstand hat für die Geschäftsjahre 2023 bis 2026 eine Operative Konzernplanung aufgestellt und darauf aufbauend künftige steuerliche Ergebnisse für die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer unmittelbaren und mittelbaren Organgesellschaften prognostiziert.

Aus unserer Sicht war die Beurteilung der Werthaltigkeit dieses betragsmäßig wesentlichen Postens im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte, da sie in hohem Maße von den Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich eines ausreichenden zu versteuernden Einkommens insbesondere vor dem Hintergrund der andauernden Covid-19 Pandemie sowie dem Russland-/Ukraine-Krieg und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs abhängig ist.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Ermittlung und Bilanzierung von latenten Steuern auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlerrisiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern haben wir die Prognosen der gesetzlichen Vertreter über die künftig zur Verfügung stehenden zu versteuernden Ergebnisse unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten analysiert, mathematisch nachvollzogen und mit der zuständigen Managementebene erörtert. Dabei haben wir die Erläuterungen des Managements zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren Analystenschätzungen, sowohl für die Gesellschaft als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen. Darüber hinaus haben wir die Überleitung von der Operativen Konzernplanung zur steuerlichen Ergebnisplanung durch Befragungen der zuständigen Mitarbeiter der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und des Managements, Nachrechnen und Verplausibilisieren sowie durch Analyse der Überleitungspositionen nachvollzogen.

Wir haben die von Seiten des Managements für den Ansatz der aktiven latenten Steuern berücksichtigten positiven und negativen Hinweise auf wahrscheinlich ausreichendes zukünftiges zu versteuerndes Einkommen sowie deren individuelle Bedeutung für die Gesamtbeurteilung gewürdigt, mit der zuständigen Managementebene erörtert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt.

In allen Phasen der Prüfung waren unsere Steuerspezialisten in die Prüfung einbezogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung der aktiven latenten Steuern und den im Rahmen der Bilanzierung angewandten Ermessensentscheidungen des Vorstands und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Anhang in den Kapiteln „2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „9 Aktive latente Steuern“ und „27 Steuern“.

Sonstige Informationen

Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte

Erklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Erklärung, die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) sowie die oben genannten im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichtsfremden Angaben.

Weiterer Bestandteil des Geschäftsberichts ist die Versicherung der gesetzlichen Vertreter.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie

dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

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

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

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der

deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „DLH-2022-12-31-de.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Mai 2022 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 11. Mai 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Jahresabschluss oder im zusammengefassten Lagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für das geprüfte Unternehmen bzw. für die von diesem beherrschten Unternehmen erbracht bzw. wurden für deren Erbringung beauftragt:

- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b ff. sowie 315b ff. HGB
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des Berichts über den Stand der Umsetzung von Bedingungen und Auflagen gemäß § 18 Abs. 1 und 2 des Rahmenvertrags zur Gewährung von Stabilisierungsmaßnahmen
- Unterstützung bei der Erteilung von Auskünften gegenüber der das Enforcementverfahren durchführenden Stelle
- Diverse vereinbarte Untersuchungshandlungen und Bestätigungsleistungen, die sich aus vertraglichen Verpflichtungen (insbesondere aus Mietverträgen, Kreditverträgen und Verträgen zur Altersversorgung) und gewährten Kurzarbeitsbeihilfen ergeben
- Prüfung der Finanzinformationen, erstellt für einen speziellen Zweck, der Swiss International Air Lines AG
- Prüfung des Systems der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zur Einhaltung der sich aus § 32 Abs. 1 WpHG ergebenden Anforderungen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022
- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
- Freiwillige Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2022
- Projektbegleitende Prüfung einer Migration IT-gestützter rechnungslegungsbezogener Systeme nach IDW PS 850 für die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg
- Projektbegleitender Review im Zusammenhang mit generellen IT-Kontrollen rechnungslegungsbezogener Systeme für die Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main, sowie für die Miles & More GmbH, Frankfurt am Main
- Projektbegleitende Prüfung im Zusammenhang mit den Anforderungen aus der “Zahlungsdiensteaufsichtliche Anforderungen an die IT (ZAIT)”
- Erteilung einer Umsatzbescheinigung für die Miles & More GmbH, Frankfurt am Main
- Prüfung der Albatros Service Center GmbH, Köln, gemäß § 24 FinVermV.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Jörg Bösser.

Impressum

Herausgeber

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

Sitz und Adresse der Gesellschaft

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Venloer Straße 151-153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Jahresabschluss 2022 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

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

Kontakt

Dennis Weber
Leiter Investor Relations
+49 69 696-28008

Weitere Informationen

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

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