



Jahresabschluss

CONNECTING PEOPLE, CULTURES AND
ECONOMIES IN A SUSTAINABLE WAY

2024



Jahresabschluss der

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln
31. Dezember 2024

INHALT

1	Bilanz
3	Gewinn- und Verlustrechnung
4	Anlagenspiegel
5	Anhang
5	Allgemeine Angaben
9	Erläuterungen zur Bilanz
9	Aktiva
11	Passiva
18	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
22	Sonstige Erläuterungen
25	Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand
27	Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder
28	Mandate der Vorstandsmitglieder
28	Ausschüsse des Aufsichtsrates
29	Aufstellung zum Anteilsbesitz
38	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
39	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
47	Impressum

Der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG und der Konzernlagebericht sind zusammengefasst und im Lufthansa Geschäftsbericht 2024 veröffentlicht. Der Jahresabschluss und der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasste Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2024 werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

BILANZ

zum 31. Dezember 2024

T01 BILANZ - AKTIVA

in Mio. €

	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Immaterielle Vermögensgegenstände		329	335
Flugzeuge	3	7.371	7.223
Übrige Sachanlagen		113	84
Finanzanlagen	4	23.467	22.760
Anlagevermögen	3	31.280	30.402
Vorräte	5	371	285
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6	638	584
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6	2.223	2.235
Wertpapiere	7	5.444	6.265
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	7	2.133	1.580
Umlaufvermögen		10.809	10.949
Rechnungsabgrenzungsposten	8	183	183
Aktive latente Steuern	9	4.019	4.091
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	10	10	54
Bilanzsumme		46.301	45.679

BILANZ

zum 31. Dezember 2024

T02 BILANZ - PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Gezeichnetes Kapital ¹⁾	11	3.068	3.063
Kapitalrücklage	12	318	312
Gewinnrücklagen	12	7.867	4.830
Bilanzgewinn	11	359	3.383
Eigenkapital		11.612	11.588
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		4.259	4.480
Steuerrückstellungen		441	444
Sonstige Rückstellungen		3.771	3.453
Rückstellungen	14	8.471	8.377
Anleihen		6.992	6.216
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		498	1.272
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente		3.145	3.020
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		10.062	9.707
Übrige Verbindlichkeiten		5.487	5.459
Verbindlichkeiten	15	26.184	25.674
Rechnungsabgrenzungsposten		34	40
Bilanzsumme		46.301	45.679

¹⁾ bedingtes Kapital zum 31.12.2024 in Höhe von 428 Mio. EUR (Vorjahr: 428 Mio. EUR)

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2024

T03 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2024	2023
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	19	14.330	14.180
Andere Betriebserlöse	20	1.482	1.454
Umsatzerlöse		15.812	15.634
Sonstige betriebliche Erträge	21	1.277	7.632
Materialaufwand	22	-11.288	-10.294
Personalaufwand	23	-3.858	-3.661
Abschreibungen	24	-393	-426
Sonstige betriebliche Aufwendungen	25	-2.995	-2.987
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		-1.445	5.898
Beteiligungsergebnis	26	1.826	812
Zinsergebnis	27	87	196
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	28	-97	-5
Finanzergebnis		1.816	1.003
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	29	109	-46
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	29	-73	-60
Ergebnis nach Steuern		407	6.795
Sonstige Steuern	29	-35	-30
Jahresüberschuss		372	6.765
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	11	-13	-3.382
Bilanzgewinn	11	359	3.383

ANLAGENSPIEGEL

T04 ANLAGENSPIEGEL

in Mio. €

	Entwicklung der Anschaffungskosten				Entwicklung der kumulierten Abschreibungen						Buchwerte		
	Stand 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Umbuch- ungen	Stand 31.12.2024	Stand 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Zuschreib- ungen	Umbuch- ungen	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023	Stand 31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	710	3	1	2	714	496	43	0	-	-	539	214	175
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	103	-	-	-	103	41	10	-	-	-	51	62	52
3. Geleistete Anzahlungen	66	45	0	-2	109	7	-	-	-	-	7	59	102
	879	48	1	-	926	544	53	0	-	-	597	335	329
II. Flugzeuge													
1. Flugzeuge mit Zubehör	7.910	134	1.314	316	7.046	4.103	316	842	-	-	3.577	3.807	3.469
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.419	841	39	-316	3.905	3	-	-	-	-	3	3.416	3.902
	11.329	975	1.353	-	10.951	4.106	316	842	-	-	3.580	7.223	7.371
III. Übrige Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	177	10	0	2	189	156	6	0	-	-	162	21	27
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	167	25	15	2	179	110	18	15	-	-	113	57	66
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6	18	0	-4	20	-	-	-	-	-	-	6	20
	350	53	15	-	388	266	24	15	-	-	275	84	113
IV. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	20.455	1.330	1.380	-	20.405	1.388	-	571	30	-	787	19.067	19.618
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.531	3.035	2.903	-	3.663	11	-	2	-	-	9	3.520	3.654
3. Beteiligungen	166	20	-	-	186	5	-	-	-	-	5	161	181
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	6	-	0	-	6	-	-	-	-	-	-	6	6
5. Sonstige Ausleihungen	40	5	4	-	41	38	0	0	2	-	36	2	5
6. Vorfinanzierung von Mietobjekten	4	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	4	3
	24.202	4.390	4.288	-	24.304	1.442	0	573	32	-	837	22.760	23.467
Summe	36.760	5.466	5.657	-	36.569	6.358	393	1.430	32	-	5.289	30.402	31.280

ANHANG

Deutsche Lufthansa AG 2024

Allgemeine Angaben

1. Grundlagen

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

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

2. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns / der Gesellschaft für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Auch Unsicherheiten, die im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion bestehen, gefährden nach Auffassung des Managements diese Einschätzung nicht. Der Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung 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. Aktuelle weltweite sicherheitspolitische Entwicklungen, unter anderem der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der Konflikt zwi-

schen Israel, der Hamas und der Hisbollah, diverse Konflikte in Afrika, anhaltende Spannungen zwischen China und Taiwan sowie mögliche weitergehende Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen stellen ein Risiko für die weitere Entwicklung des Geschäfts dar. Gleiches gilt für Maßnahmen und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Derartige geopolitische Unsicherheiten und deren wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der gesamten Luftfahrtindustrie und der Deutschen Lufthansa AG dar, das sich in ungünstigen Angebotssituationen auf der Beschaffungsseite bzw. Nachfrageveränderungen auf der Absatzseite und damit einhergehenden nachteiligen Preisentwicklungen manifestieren kann. Basis für die wesentlichen Schätzungsannahmen bildeten dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns. Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der zuvor genannten Krisen besonders stark betroffen sein können, sind:

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

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

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

Währungsforderungen/-verbindlichkeiten, liquide Mittel und Rückstellungen werden grundsätzlich gemäß § 256a HGB zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt. Für langfristige übrige Währungsforderungen/-verbindlichkeiten wird die Einhaltung des Nie-

derst-/ 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 Treibstoffpreisrisiken abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte sind in Erläuterung 18) dargestellt.

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

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

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

SACHANLAGEVERMÖGEN

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

- FLUGZEUGE

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

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

abgeschrieben. Flugzeuge, die im Erwerbszeitpunkt älter als 16 Jahre sind, werden über vier Jahre ohne Berücksichtigung von Restbuchwerten abgeschrieben.

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

- ÜBRIGE SACHANLAGEN

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

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

FINANZANLAGEN

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

UMLAUFVERMÖGEN

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

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

Kostenlos zugewiesene 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.

Der für die Bewertung herangezogene Rechnungszins beträgt 1,90 % und entspricht dem von der Bundesbank per 31. Dezember 2024 veröffentlichten durchschnittlichen Marktzins der vergangenen 10 Jahre für eine Laufzeit von 15 Jahren. Der Zinssatz für die Bewertung zum 31. Dezember 2023 betrug 1,82%. Der Effekt aus dieser Zinssatzänderung wird im Zinsaufwand erfasst. Die Differenz zwischen den mit dem 10-Jahres- bzw. 7-Jahresdurchschnittszinssatz per 31. Dezember 2024 ermittelten Rückstellungsbeträgen ist ausschüttungsgesperrt. Der für die Ermittlung dieses Unterschiedsbetrages korrespondierende 7-Jahresdurchschnittszinssatz beträgt zum 31. Dezember 2024 1,96 % (Vorjahr: 1,74 %).

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

Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen wird mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Höhe des Erfüllungsbetrages ergibt sich aus den bis zum 31. Dezember 2024 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 3,5% ermittelt. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der durchschnittlichen vertraglichen Restlaufzeiten mit einem auf den 31. Dezember 2024 prognostizierten 7-Jahresdurchschnittszinssatz. Dieser beträgt 1,48 % (Vorjahr: 1,07 %).

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 4.019 Mio. EUR wird zur besseren Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vom Aktivierungswahlrecht nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht.

Die Deutsche Lufthansa AG macht von dem Wahlrecht des Art. 28 (1) Satz 2 EGHGB Gebrauch, die mittelbaren Pensionszusagen für Mitarbeitende in den Ländern Deutschland, Großbritannien, USA, Kanada und in der Schweiz nicht in der Bilanz auszuweisen. Bei der in Deutschland gewährten mittelbaren Pensionszusage handelt es sich um eine kongruent rückgedeckte Unterstützungskassen-Zusage. Die Pläne im Ausland sind nach den lokalen Bestimmungen vollständig ausfinanziert und es bestehen derzeit keine Nachschussverpflichtungen.

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Aktiva

3. Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2024 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	31.12.2024	31.12.2023
Airbus A319-100	34	30
Airbus A320-200	37	34
Airbus A321-100	17	17
Airbus A321-200	47	41
Airbus A330-300	9	10
Airbus A340-300	17	17
Airbus A340-600	7	7
Airbus A350-900	12	5
Airbus A380-800	2	2
Boeing 747-400	8	8
Boeing 747-8	17	17
Bombardier CRJ 900	23	6
Embraer 190	9	9
Embraer 195	17	17
	256	220

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. €	31.12.2024	31.12.2023
Verbrauchsmaterial Flugzeuge	69	4
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20	15
Emissionszertifikate	282	265
Waren	0	1
	371	285

6. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

T07 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2024	davon Rest-laufzeit > 1 Jahr	31.12.2023	davon Rest-laufzeit > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	638	-	584	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	832	-	1.004	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	-	14	-
Sonstige Vermögensgegenstände	1.388	188	1.217	238
	2.861	188	2.819	238

Der Anteil an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen verbundene Unternehmen unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen beträgt 401 Mio. EUR (Vorjahr 612 Mio. EUR).

7. Wertpapiere und flüssige Mittel

Zum Bilanzstichtag sind Geldmarktfonds im Wesentlichen von Amundi, BNP Paribas und BlackRock in Höhe von 1.444 Mio. EUR (Vorjahr: 3.065 Mio. EUR) im Bestand. Zusätzlich hat die Deutsche Lufthansa AG im Juni 2024 weitere 800 Mio. EUR in den bei der HSBC INKA aufgelegten Fonds investiert, so dass sich zum Bilanzstichtag ein Bestand in Höhe von 4.000 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 31 Mio. EUR (Vorjahr 33 Mio. EUR), mit deren Transfer in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist und die mit einem angemessenen Abschlag versehen wurden, werden als sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen.

In den Guthaben bei Kreditinstituten sind auch Termingelder in Höhe von 675 Mio. EUR (Vorjahr: 275 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von mehr als 90 Tagen enthalten.

8. Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält im Wesentlichen eine Zahlung aus 2023 in Höhe von 83 Mio. EUR an die für die Triebwerkswartung verantwortliche Tochtergesellschaft Lufthansa Technik AG. Die Zahlung fiel im Zusammenhang mit der Umstellung des Wartungsvertrages von Eventbezogen auf Flatrate an, gleicht den Zustand der Triebwerksmotoren zum Zeitpunkt der Umstellung aus und wird über die Laufzeit des Vertrages ergebniswirksam aufgelöst. Weitere wesentliche Abgrenzungsposten sind Disagios auf im Geschäftsjahr 2021 und 2024 ausgegebene Anleihen in Höhe von 20 Mio. EUR sowie gezahlte Leasingraten an externe und konzerninterne Flugzeug-Leasinggeber in Höhe von 21 Mio. EUR.

9. Aktive latente Steuern

Der Posten besteht aus dem Aktivüberhang nach Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern auf temporäre oder quasi-permanente Differenzen zwischen Handels- und Steuerbilanz und auf steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 4.019 Mio. EUR. Sie teilen sich wie folgt auf:

T08 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024		31.12.2023	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge	799	-	1.000	-
Anlagevermögen	338	109	324	76
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	60	0	74	-
Pensionsrückstellungen	2.426	0	2.288	0
übrige Rückstellungen	241	-	305	-
Verbindlichkeiten	53	1	8	1
Vorräte	212	-	169	-
Saldierung	-110	-110	-77	-77
	4.019	-	4.091	-

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 1.169 Mio. EUR (Vorjahr: 887 Mio. EUR) keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

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

10. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Der aktive Unterschiedsbetrag resultiert gemäß § 246 Abs. 2 HGB aus der Saldierung von Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen mit Vermögensgegenständen, die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen und dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind. Bei den Vermögensgegenständen handelt es sich um Wertpapiere. Der zum Bilanzstichtag ausgewiesene aktive Unterschiedsbetrag in Höhe von 10 Mio. EUR resultiert ausschließlich aus einem aktuell überfinanzierten Anteil der Zeitwertkonten für das Kabinenpersonal. Im Vorjahr betrug der sich aus der Saldierung mit Altersversorgungsverpflichtungen ergebende aktive Unterschiedsbetrag 53 Mio. EUR.

Passiva

11. Gezeichnetes Kapital

T09 Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	31.12.2023	Kapitalerhöhung	Dividende für Vorjahr	Jahresüberschuss	Einstellung in andere Gewinnrücklagen aus VJ Bilanzgewinn	Einstellung in andere Gewinnrücklagen aus Jahresüberschuss	31.12.2024
Gezeichnetes Kapital	3.063	5	-	-	-	-	3.068
Kapitalrücklage	312	6	-	-	-	-	318
Andere Gewinnrücklage	4.830	-	-	-	3.024	13	7.867
Bilanzgewinn	3.383	-	- 359	372	- 3.024	- 13	359
	11.588	11	- 359	372	-	-	11.612

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.067.690.682,88 EUR. Es ist in 1.198.316.673 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2024 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 6. Mai 2029 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 100.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 31. Dezember 2024 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 7.247.434,24 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 92.752.565,76 EUR beträgt.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionärinnen

und Aktionäre auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

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

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.044.326,40 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung

dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 8. Mai 2028 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionärinnen und Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 9. Mai 2023 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Durch Kapitalerhöhung (Genehmigtes Kapital B) sind bei der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2024 1.698.325 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 6,18 EUR entstanden. Dies entspricht 0,14 Prozent vom Grundkapital. 1.691.871 Aktien wurden an Mitarbeitende der Deutschen Lufthansa AG und 21 weitere verbundene Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2023 zum Kurs von 6,18 EUR übertragen. Zum 31. Dezember 2024 hielt die Deutsche Lufthansa AG 23.700 eigene Aktien, die aus den Kapitalerhöhungen aus dem genehmigten Kapital B der vergangenen beiden Jahre entstanden sind und ausschließlich für die Ausgabe an Mitarbeitende zur Verfügung stehen.

AKTIONÄRSSTRUKTUR

Im Geschäftsjahr gab es keine Meldungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG iVm § 33 Abs. 1 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) zu Veränderungen hinsichtlich der von Dritten gehaltenen Stimmrechtsanteile am Aktienkapital (Stand 31. Dezember 2024).

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

12. Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus Kapitalerhöhungen und den aus der Ausgabe von Schuldverschreibungen für Wandlungsrechte zum Erwerb von Anteilen erzielten Betrag. Im

Geschäftsjahr 2024 wurde das Agio aus einer Kapitalerhöhung für Mitarbeiteraktien in Höhe von 6 Mio. EUR eingestellt, so dass die Kapitalrücklage 318 Mio. EUR (Vorjahr: 312 Mio. EUR) beträgt.

Die anderen Gewinnrücklagen betragen 7.867 Mio. EUR (Vorjahr: 4.830 Mio. EUR).

13. Angaben zu ausschüttungsgesperrten Beträgen

Es besteht eine Ausschüttungssperre in Höhe von 4.727 Mio. EUR, die sich aus der Aktivierung latenter Steuern aus unterschiedlichen Wertansätzen zwischen Handels- und Steuerbilanz sowie auf Verlustvorträge in Höhe von 4.019 Mio. EUR und aus der die Anschaffungskosten übersteigenden Bewertung der Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert (708 Mio. EUR) ergibt. Der positive Effekt aus dem Unterschiedsbetrag zwischen dem auf die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen anzuwendenden 10-Jahresdurchschnittszinssatz gegenüber dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz in Höhe von 113 Mio. EUR wirkt sich nicht auf die Ausschüttungssperre aus. Unter Berücksichtigung der ausschüttungsgesperrten Beträge stehen zum Bilanzstichtag freie Gewinnrücklagen zuzüglich Bilanzgewinn in Höhe von 3.499 Mio. EUR zur Verfügung.

14. Rückstellungen

T10 RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.259	4.480
Steuerrückstellungen	441	444
Andere sonstige Rückstellungen	3.771	3.453
	8.471	8.377

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

Für den Bilanzausweis werden die versicherungsmathematischen Verpflichtungen mit dem jeweiligen Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert am 31. Dezember 2024 saldiert. Die historischen Anschaffungskosten der jeweiligen Deckungsvermögen betragen zum 31. Dezember 2024 9.756 Mio. EUR, der beizulegende Zeitwert liegt zum Stichtag bei

10.463 Mio. EUR. Der versicherungsmathematische Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2024 beträgt 14.722 Mio. EUR.

In den Jahren 2015 bis 2017 wurde für alle Beschäftigungsgruppen die Umstellung der leistungsorientierten Pläne auf beitragsorientierte Leistungspläne mit garantiertem Beitragserhalt während der Anwartschaftszeit abgeschlossen. Für die einzelnen Beschäftigungsgruppen (Boden, Cockpit, Kabine) gelten im Einzelnen unterschiedliche Detailregelungen und abweichende Umstellungszeitpunkte, wobei die bis zum jeweiligen Umstellungszeitpunkt unter den Vorgängersystemen erworbenen Anwartschaften grundsätzlich in der Altersversorgung unverändert fortgeführt werden.

Das System sieht vor, dass für jeden Mitarbeitenden ein Beitragskonto geführt wird, auf dem durch die beschäftigende Gesellschaft laufend von der Gehaltshöhe abhängige Beiträge gutgeschrieben werden. Der Wert des Beitragskontos hängt von der Kursentwicklung speziell dafür eingerichteter Altersklassen-Fonds ab, in denen die Beiträge grundsätzlich gleichlautend ausfinanziert werden. Die Gesellschaft sichert für diese Versorgungskonten im Falle von Boden- und Kabinen-Beschäftigten den Erhalt der eingezahlten Beiträge bzw. für Cockpit-Beschäftigte eine Mindestverzinsung in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 1 % pro Jahr) zu. Darüber hinaus können Mitarbeitende Eigenbeiträge auf das Beitragskonto einbringen. Im Versorgungsfall wird das angesammelte Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet. Optional besteht für alle drei Berufsgruppen auch die Möglichkeit, sich das Versorgungsguthaben in einer Summe oder in Raten auszahlen zu lassen.

Für Mitarbeitende im Cockpit besteht neben der Altersversorgung auch eine Übergangsvorsorge, die den Zeitraum von der Beendigung des aktiven fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen bzw. betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung in der Übergangsvorsorge hängt von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltsplan). Während des Bezugs der Übergangsvorsorge werden weiterhin Beiträge für die Altersversorgung gewährt. Seit dem Jahr 2021 liegt das vorgesehene durchschnittliche Ausscheidealter für Pilotinnen und Piloten bei 60 Jahren.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpitmitarbeitende wird in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Vermögens angesetzt, soweit das Vermögen den zugesagten Mindestbetrag überschreitet. Andernfalls werden die angesammelten garantierten Beiträge über den Zeitraum eines unterstellten Versorgungseintrittsdatum auf den Bewertungsstichtag abgezinst. Planvermögen und Versorgungsverpflichtung werden saldiert dargestellt. Der

Dienstzeitaufwand ergibt sich aus auf den Beitragskonten gutgeschriebenen Arbeitgeberbeiträgen.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsvorsorge erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

Zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen und zur Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen werden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhandschaft (CTA) eingesetzt.

Der Effekt aus Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen und gegenläufigem Ertrag aus der Umbewertung der Verpflichtung auf den im Vergleich zum vorjährigen Stichtag gestiegenen Rechnungszins in Höhe von 263 Mio. EUR wurde mit den Erträgen aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 728 Mio. EUR verrechnet.

T11 RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	14.722	14.153
beizulegender Zeitwert des Sicherungsvermögens	10.463	9.727
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	10	54
Nettowert der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	- 4.269	- 4.480
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	9.756	9.520

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen. Mit den Verpflichtungen in Höhe von 84 Mio. EUR wird das Deckungsvermögen mit einem beizulegenden Zeitwert von 76 Mio. EUR verrechnet. Die historischen Anschaffungskosten des Deckungsvermögens liegen bei 78 Mio. EUR. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellung in Höhe von 1 Mio. EUR wurden mit Erträgen aus der positiven Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 3 Mio. EUR verrechnet.

Für Kabinenmitarbeitende werden seit dem Jahr 2017 Zeitwertkonten geführt, deren Wert sich zum Bilanzstichtag auf 76 Mio. EUR beläuft und die mit einem Deckungsvermögen in Höhe von 76 Mio. EUR saldiert werden. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens liegen bei 81 Mio. EUR. Der zu viel ausfinanzierte Anteil in Höhe von 10 Mio. EUR wird als aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung ausgewiesen.

Die anderen Sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Flugzeug-Instandhaltungen (1.723 Mio. EUR), Rückstellungen für Flugunregelmäßigkeiten (185 Mio.

EUR), für Rechtsstreitigkeiten (167 Mio. EUR), Ergebnisbeteiligungen (143 Mio. EUR) und Treibstoff (151 Mio. EUR).

Der wesentliche Anteil der Flugzeug-Instandhaltungsrückstellungen entfällt mit 1.458 Mio. EUR auf sogenannte End-of-Lease-Compensations. Diese sind in Abhängigkeit vom War-

tungszustand des jeweils geleasteten Flugzeugs bei Rückgabe als Ausgleich an den im Wesentlichen konzerninternen Leasinggeber zu zahlen.

15. Verbindlichkeiten

T12 VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2024				31.12.2023			
	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit von			Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit von		
		< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen ¹⁾	6.992	1.492	4.250	1.250	6.216	1.116	4.600	500
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	498	249	249	-	1.272	790	482	-
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente	3.145	3.145	-	-	3.020	3.020	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	10.062	9.417	244	401	9.707	9.018	230	459
Übrige Verbindlichkeiten	5.487	2.651	1.862	974	5.459	2.450	1.801	1.208
davon Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	5	5	-	-	4	4	-	-
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	986	986	-	-	988	985	3	0
davon Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	10	10	-	-
davon sonstige Verbindlichkeiten	4.495	1.659	1.862	974	4.457	1.451	1.798	1.208
darin aus Steuern	68	68	-	-	68	68	-	-
darin im Rahmen der sozialen Sicherheit	2	2	-	-	19	19	-	-
	26.184	16.954	6.605	2.625	25.674	16.394	7.113	2.167

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. Zum Bilanzstichtag waren unter dem Programm Anleihen mit einem Nominalvolumen von 5,75 Mrd. EUR, Zinssätzen zwischen 2,88 % und 4,125 % sowie Fälligkeiten zwischen Februar 2025 und September 2032 emittiert. Im Rahmen des Programms können Anleihen mit einem Gesamtbetrag von 10 Mrd. EUR begeben werden. Weiterhin werden unter der Position eine Wandelanleihe und eine Hybridanleihe ausgewiesen. Die Wandelanleihe wurde mit einem Nominalvolumen von 600 Mio. EUR ausgegeben und kann in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Wandlungspreis von 8,82 EUR gewandelt werden. Der nicht gewandelte Teil der Anleihe ist am 17. November 2025 zum Nennwert zur Tilgung

fällig. Die Hybridanleihe hat ein Volumen von 500 Mio. EUR, eine Laufzeit bis August 2075 und eine Verzinsung von 4,382 %. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal zum 12. Februar 2026.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 133 Mio. EUR durch Flugzeuge besichert. Der überwiegende Teil der übrigen sonstigen Verbindlichkeiten besteht in Höhe von 3.338 Mio. EUR aus Flugzeugfinanzierungen (Vorjahr: 3.412 Mio. EUR). Darunter sind Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverträgen gegenüber Zweckgesellschaften von 3.038 Mio. EUR durch die entsprechenden Flugzeuge besichert.

Sowohl im Geschäftsjahr 2024 als auch im Geschäftsjahr 2023 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 77 Mio. EUR enthalten (Vorjahr 117 Mio. EUR).

16. Haftungsverhältnisse

T13 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.854	2.840
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	718	847
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.391	1.060
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.255	855
davon gegenüber Joint Venture	137	202

Der Ausweis der Verbindlichkeiten aus Bürgschaften beinhaltet mit 2.112 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 2.059 Mio. EUR gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

Der Rückgang der Bürgschaften gegenüber verbundenen Unternehmen resultiert im Wesentlichen aus dem Wegfall vorheriger Bürgschaften im Rahmen des Verkaufs der AirPlus GmbH.

Die Verbindlichkeiten aus den Gewährleistungsverträgen gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen in Höhe von 1.255 Mio. EUR (Vorjahr: 852 Mio. EUR) vollständig auf Garantien der Darlehensverbindlichkeiten zugunsten der Lufthansa Asset Management Leasing GmbH für verschiedene Flugzeugfinanzierungen.

Die Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen gegenüber Joint Venture beinhalten Bankgarantien aus der Finanzierung von zwei B777 Frachtflugzeugen, die für die Aerologic

GmbH im Einsatz sind, sowie weitere Bankgarantien zur Sicherstellung des operativen Geschäfts des Lufthansa Technik Joint Ventures EME Sp.z.o.o.

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde in allen Fällen auf die Bildung von Rückstellungen verzichtet.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die finanziellen Verpflichtungen auf Basis von Bestellobligo und Darlehenszusagen ohne langfristig laufende Dauerschuldverhältnisse lagen zum Bilanzstichtag bei 22.725 Mio. EUR. Für Dauerschuldverhältnisse mit unterschiedlichen Laufzeiten von bis zu 30 Jahren entfielen auf das Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 1.066 Mio. EUR.

BESTELLOBLIGO FÜR INVESTITIONEN

Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31. Dezember 2024 20.519 Mio. EUR. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 17.927 Mio. EUR in den Jahren 2025 bis 2029 und 2.592 Mio. EUR in den Jahren 2030 bis 2032 fällig.

Zum Bilanzstichtag bestehen Übernahmeverpflichtungen von Gesellschaftsanteilen und Einlageverpflichtungen bei Beteiligungen in Höhe von 238 Tsd. EUR, Darlehenszusagen in Höhe von 1.881 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen sowie Übernahmeverpflichtungen für Anteile an der Italia Trasporto Aereo S.p.A (ITA) aus dem zum 31. Dezember 2024 noch nicht ausgeführten Kaufvertrag in Höhe von 325 Mio. EUR.

VERPFLICHTUNGEN AUS MIETVERTRÄGEN

Die Geschäftstätigkeit wird fast ausschließlich in gemieteten Räumen ausgeübt. Die Mietverträge laufen in der Regel bis zu zehn Jahre. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind zum Teil längerfristig, teilweise bis auf 30 Jahre gemietet und zum Teil von Lufthansa vorfinanziert. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr rund 195 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 2039 entfielen im Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von 726 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, 124 Mio. EUR (Vorjahr: 96 Mio. EUR) wurden an mehrere externe Leasinggeber gezahlt.

VERPFLICHTUNGEN AUS LANGFRISTIGEN WARTUNGSVERTRÄGEN

Wartungsverträge für Flugzeuge bzw. Flugzeugkomponenten sehen zur langfristigen Sicherung von Vertragskonditionen üblicherweise Laufzeiten über 15 Jahren vor. Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Wartungsverträgen mit externen Dienstleistern mit Laufzeiten bis 2039 entstanden im Geschäftsjahr Aufwendungen von 145 Mio. EUR. Von den aus den langfristig abgeschlossenen Wartungsverträgen resultierenden zukünftigen Zahlungsverpflichtungen werden bei planmäßigem Leistungsabruf 1.293 Mio. EUR in den Jahren 2025 bis 2029 und 2.220 Mio. EUR in den Jahren 2030 bis 2039 fällig.

18. Sicherungspolitik und Finanzderivate

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

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 2024 zeigt im operativen Geschäft in den größten Fremdwährungspositionen für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

T14 OPERATIVES WÄHRUNGSEXPOSURE

31.12.2024 in Mio. €	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-2.011	3.746	90.190	538	60.806
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-1.934	494	552	650	684
Sicherungen (Währung)	526	-1.163	-27.441	-183	-10.520
Sicherungsgrad	26%	31%	30%	34%	17%
Sicherungskurs	1,12	7,76	155,85	0,88	92,89

Für operative Devisensicherungen werden prospektiv antizipative Macro Bewertungseinheiten nach § 254 HGB gebildet und nach der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet. Grundgeschäfte sind dabei die Nettoposition, nach jeweiliger Fremdwährung und Sicherungsmonat, aus zukünftigen, hochwahrscheinlichen Fremdwährungscashflows aus dem operativen Geschäft. Da der Zielsicherungsgrad der Sicherungen immer unterhalb der gesamten Fremdwährungsexposures liegt, sind die abgeschlossenen Sicherungen grundsätzlich als effektiv anzusehen, so dass keine Drohverlustrückstellungen aus Bewertungseinheiten zu bilden sind. Für davon abweichend zum Stichtag nicht durch Grundgeschäftsexposure gedeckte externe Derivategeschäfte wurde eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 26 Mio. EUR (Vorjahr: 45 Mio. EUR) gebildet.

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

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

T15 OPERATIVE DEVISENSICHERUNG

31.12.2024 in Mio. €	Nominal- volumen	Marktwert	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Rück- stellungen
Externe Sicherungen	4.176	93	01.11.2026	-26
Externe Sicherungen für Tochtergesellschaften	5.196	-82	01.11.2027	-

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 2024, das dazugehörige Sicherungsvolumen sowie die Auswirkungen der Sicherungsgeschäfte in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T16 SICHERUNG VON INVESTITIONEN IN MIO.

Jahr	Exposure in USD	Sicherungs-volumen in USD	Marktwerte in EUR	Sicherungs-grad
2025	-4.387	3.847	393	88%
2026	-3.638	2.626	250	72%
2027	-2.684	1.770	153	66%
2028	-2.196	1.314	57	60%
2029	-1.820	936	26	51%
2030	-1.524	804	8	53%
2031	-652	326	3	50%
2032	-87	44	1	50%
	-16.988	11.667	891	69%

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 2036. Da sich die gegenläufigen Zahlungsströme jeweils ausgleichen, wurden die Zinsswaps nicht bilanziert.

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 2036. Die abgesicherten Zahlungsströme gleichen sich vollständig aus, so dass die Bewertungseinheiten vollständig wirksam sind.

T17 ZINSSICHERUNG

31.12.2024 in Mio. €	Volumen Sicherungs-geschäft	Marktwert	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Rück-stellungen
Externe Sicherungen mit Grundgeschäft	3.746	-78	2036	-
Externe Sicherungen ohne Grundgeschäft	41	1	2025	-
Externe Sicherungen für Tochtergesellschaften	1.141	-	2036	-

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

TREIBSTOFFSICHERUNG

Zum 31. Dezember 2024 stellt sich das Treibstoffexposure wie folgt dar:

T18 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2025	2026
Treibstoffbedarf	Tsd. t	4.710	4.753
Sicherungen	Tsd. t	3.835	1.464
Sicherungsgrad	in %	81%	31%

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

T19 TREIBSTOFFPREISSICHERUNG

31.12.2024	Volumen Sicherungs-geschäft in Tsd. t	Marktwert in Mio. €	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Vermögens-gegenstände in Mio. €
Sicherungskombinationen Treibstoff-Preissicherung	5.298	14	2.026	143

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

Zum Bilanzstichtag wird eine Ausleihung an das verbundene Unternehmen Lufthansa Aviation Training GmbH in USD sowie eine sonstige Ausleihung in IRR ausgewiesen. Sowohl Markt- wie auch Buchwert der beiden Ausleihungen betragen zum 31.12.2024 umgerechnet gerundet jeweils 1 Mio. EUR.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

19. Erlöse aus Verkehrsleistungen

T20 VERKEHRSERLÖSE NACH STRECKEN

in Mio. €	2024	2023
Europa	5.470	5.318
Nordamerika	4.263	4.099
Asien/Pazifik	2.606	2.583
Südamerika	924	916
Afrika	766	788
Nahost	301	476
	14.330	14.180

T21 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2024	2023
Liniendienste	13.751	13.648
Charter	579	532
	14.330	14.180

Aperiodische Umsatzerlöse betragen im Geschäftsjahr 39 Mio. EUR und sind im Wesentlichen auf die Auflösung nicht ausgeflogener Flugdokumente zurückzuführen.

20. Andere Betriebserlöse

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

T22 ANDERE BETRIEBSERLÖSE

in Mio. €	2024	2023
Reiseleistungen (Provisionen/Gebühren)	415	410
Serviceleistungen	367	346
Matrix Allokation	224	223
Operating Lease Flugzeuge	158	153
Abfertigungsleistungen/Bordverkauf	132	120
Mieten für Grundstücke/Bauten	74	89
Personalüberlassung	16	23
Sonstige	96	90
	1.482	1.454

Die anderen Betriebserlöse lagen in Summe auf Vorjahresniveau.

21. Sonstige betriebliche Erträge

T23 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2024	2023
Kursgewinne aus Fremdwährungsbewertung	608	850
Auflösung von Rückstellungen	190	318
Schadenersatzleistungen	59	123
Erträge aus der Wertaufholung von Vermögensgegenständen	48	122
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	20	5.955
Übrige betriebliche Erträge	352	264
	1.277	7.632

Der deutliche Rückgang zum Vorjahr resultiert in erster Linie aus der letztjährigen Realisierung von Buchgewinnen in Höhe von 5.927 Mio. EUR aus den Einlagevorgängen im Zusammenhang mit der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG.

In den übrigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus dem Verkauf von Wertpapieren in Höhe von 110 Mio. EUR enthalten.

Aperiodische Erträge belaufen sich im Geschäftsjahr auf 331 Mio. EUR und bestimmen sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen.

22. Materialaufwand

T24 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Betriebsstoffe für Flugzeuge	3.834	3.963
Übrige Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	213	165
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.241	6.166
	11.288	10.294

Im Materialaufwand wurde ein im Vergleich zum Vorjahr rückläufiger Treibstoffaufwand im Wesentlichen durch einen höheren Aufwand für Technikleistungen, Gebühren und Entgelte sowie Kompensationszahlungen an Fluggäste in Folge von Flugunregelmäßigkeiten überkompensiert.

Im Materialaufwand sind aperiodische Aufwendungen in Höhe von 113 Mio. EUR enthalten, die sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für Fluggäste im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten aus Vorjahren sowie dem Technikaufwand ergeben.

23. Personalaufwand

T25 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	2.861	2.659
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	997	1.002
davon für Altersversorgung	594	636
	3.858	3.661

T26 MITARBEITER IM JAHRESDURCHSCHNITT

	2024	2023
Bordpersonal im Einsatz	23.871	22.518
Bodenpersonal	13.122	12.518
	36.993	35.036
Personal in Ausbildung	93	47

Der Anstieg im Personalaufwand ist auf höhere Aufwendungen für Grundvergütungen zusätzlich darauf entfallender Sozialversicherungsbeiträge in Folge neuer Tarifverträge zurückzuführen. Die höheren Aufwendungen infolge der im Vergleich zum Vorjahr angestiegenen Anzahl von Mitarbeitenden werden durch geringere Aufwendungen für variable Vergütungen nahezu kompensiert.

Im Personalaufwand sind aperiodische Aufwendungen in Höhe von 13 Mio. EUR enthalten.

24. Abschreibungen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Flugzeuge und übrige Sachanlagen sind im Anlagenspiegel aufgegliedert. Im Geschäftsjahr fielen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 7 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR) an.

25. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T27 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Kursverluste aus Fremdwäurungsbewertung	679	839
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	242	207
Reiseaufwendungen	230	198
Aufwendungen für den Zahlungsverkehr (insb. Kreditkartenprovisionen)	210	190
Verkaufsprovisionen für Agenturen	202	204
Werbung und Verkaufsförderung	170	135
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	158	167
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	151	167
Matrix Allokation	147	134
Schulung / Training fliegendes Personal	97	77
Versicherungsaufwand für den Flugbetrieb	26	24
Wertberichtigungen / Abschreibungen auf Umlaufvermögen	18	35
Übrige betriebliche Aufwendungen	665	610
	2.995	2.987

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen in Summe auf Vorjahresniveau.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten hauptsächlich in Anspruch genommene Call-Center-Dienstleistungen sowie verschiedene administrative Serviceleistungen, die an die Lufthansa Group Business Services GmbH ausgelagert wurden. Darüber hinaus sind in diesem Posten auch Aufwendungen für die Verrechnung an die Tochtergesellschaft Digital Hangar GmbH enthalten, die für die konzernübergreifende Neu- und Weiterentwicklung digitaler Produkte und Konzepte verantwortlich ist.

Die aperiodischen Aufwendungen im laufenden Geschäftsjahr betragen 80 Mio. EUR und begründen sich im Wesentlichen damit, dass die tatsächlichen Aufwendungen die im Vorjahr gebildeten Rückstellungen überstiegen haben.

26. Beteiligungsergebnis

T28 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.585	836
Aufwendungen aus Verlustübernahme	82	308
Erträge aus Beteiligungen	323	284
davon von verbundenen Unternehmen	322	284
	1.826	812

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

Das Vorjahresergebnis aus der Gewinnabführung der Lufthansa Commercial Holding war u.a. mit einer außerplanmäßigen Abschreibung in Höhe von 600 Mio. EUR auf ihre Beteiligung an der Lufthansa Cargo AG belastet.

Die Erträge aus Beteiligungen enthalten im Wesentlichen die aufgrund der phasengleichen Gewinnvereinnahmung abgegrenzten Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften für das Geschäftsjahr 2024.

27. Zinsergebnis

T29 ZINSERGERBNIS

in Mio. €	2024	davon verbundene Unternehmen	2023	davon verbundene Unternehmen
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	125	112	113	113
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	339	101	261	102
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-377	-363	-178	-258
davon aus Aufzinsungen	-311	-	-307	-
davon aus Marktbewertung Deckungsvermögen	731	-	819	-
	87	-150	196	-43

Das positive Zinsergebnis resultiert im Wesentlichen aus der Auflösung von Zinsrückstellungen bzw. Neueinbuchung von Zinsforderungen gegenüber dem Finanzamt im Zusammenhang mit einem Betriebsprüfungssachverhalt aus dem Veranlagungszeitraum 2001-2009, zu dem es Ende 2024 eine Einigung mit der Finanzverwaltung gegeben hat (siehe Ziffer 29). Gegenläufig wirkte die im Vergleich zum Vorjahr geringere Marktentwicklung bei den für Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen.

Im Zinsergebnis sind aperiodische Erträge in Höhe von 135 Mio. EUR enthalten.

28. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Im Geschäftsjahr sind Wertberichtigungen auf die gesunkenen Marktwerte von zwei im Portfolio gehaltenen Wertpapieren in Höhe von 98 Mio. EUR erfolgt.

29. Steuern

T30 STEUERN

in Mio. €	2024	2023
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-36	106
davon latente Steuern	73	60
Sonstige Steuern	35	30
	-1	136

Zum Ende des Jahres 2024 wurde ein über mehrere Jahre geführter Streit mit der Finanzverwaltung über die steuerliche Berücksichtigung von Teilwertabschreibung und Verzinsung bei verschiedenen im Zeitraum 2001-2009 begebener konzerninterner Darlehen beigelegt. Im Rahmen der Einigung wurde eine neue steuerliche Bemessungsgrundlage festgelegt, aus der sich ein steuerlicher Ertrag in Höhe von 158 Mio. EUR ergab.

Für das mit Wirkung zum 1. Januar 2024 in Deutschland verabschiedete Gesetz zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen wurden im laufenden Geschäftsjahr 30 Mio. EUR Steueraufwand erfasst.

Insgesamt sind in den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie in den sonstigen Steuern Erträge für Vorjahre im Saldo von 97 Mio. EUR enthalten.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

30. Aufsichtsrat und Vorstand

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

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

Vorstand

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

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

T31 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS

in Tsd. €	2024	2023
Grundvergütung	5.790	6.450
Sonstiges	7.883	1.250
Einjährige variable Vergütung	401	7.884
Mehrjährige variable Vergütung	9.748	997
Optionsprogramm ¹⁾	5.850	5.556
Gesamtbezüge	29.672	22.137
Personalaufwand Pensionszusagen	4.115	3.281

¹⁾ Beizulegender Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

Erfolgsunabhängige Vergütung:

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

Erfolgsabhängige Vergütung:

Die Leistungskriterien für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung sind abgeleitet aus den strategischen Zielen und der operativen Steuerung des Unternehmens. Sie zielen auf eine Steigerung der Profitabilität ab, die Wachstumsanreize setzt unter Berücksichtigung der Bedeutung der Liquiditätssteuerung sowie eines optimalen Kapitaleinsatzes. Aus diesem Grund bilden das Adjusted EBIT, der Adjusted Free Cashflow sowie der Adjusted ROCE als die maßgeblichen Steuerungsgrößen der Lufthansa Group die wesentlichen Leistungskriterien der variablen Vergütung. Unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und weiterer Stakeholder soll so die Nachhaltigkeit des Wirtschaftens sichergestellt und der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung der Lufthansa Group Rechnung getragen werden.

Auf der Basis des Vergütungssystems hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 die Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte der finanziellen und der im Rahmen der nichtfinanziellen Ziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung festgelegt. Der Aufsichtsrat hat dabei darauf geachtet, dass die Zielsetzungen anspruchsvoll und ambitioniert sind.

Die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 orientiert sich zu 80% an finanziellen Zielen und zu 20% an Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen. Zur Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ist die mehrjährige variable Vergütung und damit ein Großteil der variablen Vergütung an der Erreichung langfristig orientierter Ziele ausgerichtet. Dabei wird über die Berücksichtigung der absoluten und relativen Aktienkursentwicklung eine enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Aktionäre hergestellt.

Die laufenden Zahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 9,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 54,5 Mio. EUR (Vorjahr: 56,2 Mio. EUR).

Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat haben der Hauptversammlung 2023 Anpassungen an der seit dem Jahr 2013 im Wesentlichen unverändert gebliebenen Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder vorgeschlagen. Danach bleibt es dabei, dass die Vergütung als reine Festvergütung ausgestaltet ist. Die vorgeschlagenen Anpassungen umfassen die Anpassung der jährlichen Vergütung für die Tätigkeit im Aufsichtsrat sowie seinen Ausschüssen auf ein marktgerechtes Niveau sowie die Abschaffung des bisher für eine persönliche Teilnahme an einer Präsenzsitzung gezahlten Sitzungsgeldes in Höhe von 500 EUR.

Der Aufwand für die fixe Vergütung des Aufsichtsrats betrug 2.975 Tsd. EUR für das Geschäftsjahr (Vorjahr: 2.965 Tsd. EUR).

Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die im Vorjahr Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 13 Tsd. EUR vergütet, im Berichtsjahr fielen keine entsprechenden Bezüge an. Die Beiträge für die Versicherungsprämie der Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen der Gruppenunfallversicherung der Deutschen Lufthansa AG beliefen sich auf insgesamt 2,6 Tsd. EUR (Vorjahr: 2 Tsd. EUR). 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 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,6 Mio. EUR).

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

31. Gewinnverwendungsbeschluss

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

32. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Neue Hybridanleihe am Kapitalmarkt platziert

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 8. Januar 2025 eine unbesicherte Euro-Hybridanleihe über 500 Mio. EUR begeben. Die Anleihe wird mit 5,25 Prozent pro Jahr verzinst und hat eine Laufzeit von 30 Jahren, ist jedoch seitens der Deutschen Lufthansa AG erstmals zum 15. Januar 2031 rückzahlbar.

41 %-Beteiligung an ITA Airways abgeschlossen

Das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) und die Deutsche Lufthansa AG haben am 17. Januar 2025 den Erwerb von 41 Prozent an der ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A (ITA Airways) vollzogen, den beide Parteien im Mai 2023 vereinbart hatten und der mit der Genehmigung der wettbewerblichen Zugeständnisse durch die Europäische Kommission am 29. November 2024 freigegeben wurde. Der erste Beteiligungsschritt erfolgte durch eine von der Deutschen Lufthansa AG gezeichnete Kapitalerhöhung der ITA Airways in Höhe von 325 Mio. EUR. Optionen für den Erwerb der verbleibenden Anteile an ITA Airways sind zwischen den Beteiligten vereinbart und können bereits ab diesem Jahr ausgeübt werden. Aufgrund der gemeinschaftlichen Führung durch das MEF und die Deutsche Lufthansa AG wird ITA Airways als Gemeinschaftsunternehmen nach der at-equity-Methode in den Konzernabschluss der Lufthansa Group einbezogen.

Vereinbarung zum Erwerb von Wandelaktien von airBaltic

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 29. Januar 2025 eine Vereinbarung über den Erwerb von Wandelaktien unterzeichnet, die einem Anteil von 10 % an der lettischen Fluggesellschaft airBaltic entsprechen. Der Transaktionspreis beträgt 14 Mio. EUR. Zusätzlich erhält die Lufthansa Group einen Sitz im Aufsichtsrat von airBaltic. Mit der Transaktion soll die bestehende Wet-Lease-Partnerschaft intensiviert werden. Der Vollzug der Transaktion ist für das zweite Quartal dieses Jahres geplant und unterliegt der kartellrechtlichen Prüfung.

33. Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

34. Honorar des Abschlussprüfers

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

T32 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2024	2023
Abschlussprüfungsleistungen	5,2	5,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,7	0,4
Sonstige Leistungen	0,3	0,5
	6,2	6,2

Die Honorare für Abschlussprüfungsleistungen der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft umfassen vor allem Vergütungen für die Konzernabschlussprüfung sowie für die Prüfung der Abschlüsse der Deutschen Lufthansa AG.

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

Tim Busse

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Erich Clementi

Vorsitzender des Aufsichtsrats E.ON SE

Thomas Enders

Ehemaliger CEO Airbus SE

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats der Kühne Holding AG

Sara Grubisic

Purserin
Arbeitnehmervertreterin

Sara Hennicken (seit 7. Mai 2024)

Finanzvorständin Fresenius Management SE

Christian Hirsch

Referent Information Management / freigestelltes
Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreter

Jamila Jadran

Senior Project Manager / freigestelltes
Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreterin

Arne Christian Karstens

Erster Offizier
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

Michael Kerkloh (bis 7. Mai 2024)

Ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der
Flughafen München GmbH

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands Henkel AG & Co. KGaA

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport / Industry Charges
Arbeitnehmervertreter

Harald Krüger

Geschäftsführender Gesellschafter der KC&C GmbH und
ehemaliger Vorsitzender des Vorstands BMW AG

Marvin Reschinsky

Gewerkschaftssekretär ver.di
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application Management Airport
Services / freigestelltes Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreterin

Britta Seeger

Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

Astrid Stange

Vorstandsvorsitzende der ELEMENT Insurance AG

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende Hamburger Hafen und
Logistik AG

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Ehrenvorsitzender**Dipl.-Ing. Jürgen Weber**

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

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

Vorstand

Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands

Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)

Mitglied des Vorstands

Markenführung & Nachhaltigkeit

Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)

Mitglied des Vorstands

Globale Märkte & Netzmanagement

Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)

Mitglied des Vorstands

Flotte & Technologie

Michael Niggemann

Mitglied des Vorstands

Personal & Recht,

Finanzen (kommissarisch vom 8. Mai bis zum
14. September 2024),

Arbeitsdirektor

Remco Steenbergen (bis 7. Mai 2024)

Mitglied des Vorstands

Finanzen

Till Streichert (seit 15. September 2024)

Mitglied des Vorstands

Finanzen

Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)

Mitglied des Vorstands

Technik & IT

Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)

Mitglied des Vorstands

Globale Märkte & kommerzielle Steuerung Hubs

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2024)

Christine Behle

- a) BREMER LAGERHAUS GESELLSCHAFT
– Aktiengesellschaft von 1877 – ³⁾(stellv. Vorsitz)

Erich Clementi

- a) E.ON SE ³⁾(Vorsitz)

Thomas Enders

- b) GE Aerospace ³⁾, USA
Lilium NV ³⁾, Niederlande (Vorsitz)
Linde plc ³⁾, Republik Irland
Helsing GmbH (Beirat, Co-Vorsitz)

Karl Gernandt

- a) Hapag-Lloyd AG (stellv. Vorsitz) ³⁾
Kühne + Nagel AG & Co. KG (Vorsitz) ¹⁾ (bis 1. April 2024)
- b) Kühne + Nagel International AG, Schweiz
(stellv. Vorsitz) ^{2), 3)}
Kühne Holding AG, Schweiz (Vorsitz) ²⁾
Kühne & Nagel AG, Luxemburg (Vorsitz) ²⁾ (bis 1. April 2024)
Kühne Logistics University gGmbH ²⁾
Kühne Real Estate AG (Vorsitz) ²⁾
SIGNA Prime Selection AG, Österreich (bis 10. April 2024)
HGK Hochgebirgsklinik Davos AG, Schweiz

Sara Hennicken (seit 7. Mai 2024)

- a) Fresenius Kabi AG (stellv. Vorsitz) ¹⁾
Fresenius Medical Care AG ³⁾
- b) VAMED AG, Österreich (stellv. Vorsitz) ²⁾

Michael Kerkloh (bis 7. Mai 2024)

- a) Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
- b) NEOM Aviation Founding Board, Saudi-Arabien

Carsten Knobel

- b) Kühne Holding AG, Schweiz

Harald Krüger

- a) Deutsche Telekom AG ³⁾

Marvin Reschinsky

- a) Eurowings GmbH (stellv. Vorsitz)

Britta Seeger

- a) Mercedes-AMG GmbH ¹⁾
Mercedes-Benz Mobility AG ¹⁾
- b) Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., China
Mercedes-Benz (China) Ltd. ²⁾, China (stellv. Vorsitz)
smart Automobile Co. Ltd. ²⁾, China
smart Mobility Pte. Ltd., Singapur
smart Mobility International Pte. Ltd., Singapur

Astrid Stange

- b) Atos SE ³⁾, Frankreich
Sampo plc ³⁾, Finnland (seit 25. April 2024)
Moody's Investor Service Ltd., Vereinigtes Königreich

Angela Titzrath

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

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

¹⁾ Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2024)

Carsten Spohr

- a) Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft ³⁾

Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)

- b) Austrian Airlines AG ²⁾, Österreich (Vorsitz bis 30. Juni 2024)
SN Airholding SA/NV ²⁾, Belgien (Vorsitz bis 30. Juni 2024)

Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)

- a) Eurowings GmbH ¹⁾ (Vorsitz bis 30. Juni 2024)
EW Discover GmbH ¹⁾ (Vorsitz bis 30. Juni 2024)
Fraport AG ³⁾
- b) Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei

Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)

- a) Lufthansa Technik AG ¹⁾ (Vorsitz bis 30. Juni 2024)

Michael Niggemann

- a) Lufthansa Cargo AG ¹⁾ (Vorsitz)
Eurowings GmbH ¹⁾ (seit 1. Juli 2024, Vorsitz seit 1. August 2024)

Remco Steenbergen (bis 7. Mai 2024)

- a) Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH ¹⁾ (bis 7. Mai 2024)
Lufthansa Technik AG ¹⁾ (bis 7. Mai 2024)
- b) Swiss International Air Lines AG ²⁾, Schweiz (bis 7. Mai 2024)
Sandoz Group AG ³⁾, Schweiz

Till Streichert (seit 15. September 2024)

- a) Lufthansa Technik AG ¹⁾ (seit 15. September 2024)
- b) Austrian Airlines AG ²⁾, Österreich (seit 15. September 2024, Vorsitz seit 20. September 2024)

Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)

- a) Lufthansa Technik AG ¹⁾ (seit 1. Juli 2024, Vorsitz seit 12. September 2024)
Siemens AG ³⁾
- b) The Exploration Company GmbH

Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)

- b) SN Airholding SA/NV ²⁾, Belgien (seit 8. August 2024, Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG ²⁾, Schweiz (seit 1. Juli 2024, stellv. Vorsitz)

- 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 31.12.2024

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

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES – WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

T33 Wesentliche Beteiligungen

Name, Sitz	Anteil in %	Eigenkapital in Mio. € *	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres in Mio. € *
Aerologic GmbH, Schkeuditz, Deutschland	50,00%	42 ^{4) 5)}	14
AerQ GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00% ⁷⁾	3 ^{4) 5)}	0 ⁸⁾
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg, Deutschland	33,33%	7 ^{4) 5)}	2
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München, Deutschland	100,00%	1 ^{4) 5)}	0 ⁸⁾
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca, Italien	100,00%	71	8
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00%	109 ^{4) 5)}	31
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00%	26 ^{4) 5)}	7
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00%	2 ^{4) 5)}	0 ⁸⁾
Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA	9,77% ¹¹⁾	n/a	n/a
Airport Services Dresden GmbH, Dresden, Deutschland	100,00%	0 ^{4) 5) 8)}	-1
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz, Deutschland	100,00%	0 ^{4) 5) 8)}	-1
AirTrust AG, Kloten, Schweiz	100,00%	97	313
Albatros Financial Solutions GmbH, Köln, Deutschland	100,00%	2 ^{4) 5)}	1
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln, Deutschland	100,00%	6 ^{4) 5)}	13
amplimind GmbH, München-Flughafen, Deutschland	51,00%	n/a ^{4) 5) 9)}	0 ⁸⁾
AO Aeromar, Moskau Region, Russische Föderation	49,00%	31 ^{4) 5)}	2
AO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russische Föderation	100,00%	2 ⁴⁾	1
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,29% ¹¹⁾	n/a	n/a
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00%	10	-6
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67% ¹¹⁾	n/a	n/a
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%	427	205
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00%	1 ^{4) 5)}	1
AVIATION Data Hub GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%	0 ^{4) 5) 8)}	0 ⁸⁾
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%	0 ^{4) 5) 8)}	1
Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen, Deutschland	100,00%	0 ^{4) 5) 8)}	2
Avionic Design GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%	0 ^{4) 5) 8)}	-1
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00%	-160	20
Calgary Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	8,33% ¹¹⁾	n/a	n/a
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren, Deutschland	100,00%	1 ^{4) 5)}	1
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach, Deutschland	100,00%	0 ^{4) 5) 8)}	2
Charlotte Fuel Facilities LLC, Charlotte, USA	10,00% ¹¹⁾	n/a	n/a
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russische Föderation	26,00%	0 ^{4) 5) 8)}	0 ⁸⁾

Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		27		-9
Delvag Versicherungs-AG, Köln, Deutschland	100,00%		60	⁴⁾⁵⁾	16
Denver Fuel Company, LLC, Newark, USA	5,88%	¹¹⁾	n/a		n/a
DLH Fuel Company mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		7	⁴⁾⁵⁾	11
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz	100,00%		166		63
EFM - Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising, Deutschland	51,00%		6	⁴⁾⁵⁾⁶⁾	3
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Cairo, Ägypten	5,83%	¹¹⁾	n/a		n/a
EME Aero Sp.z.o.o, Jasionka, Polen	50,00%		61	⁴⁾⁵⁾	-12
ETP Thermal Dynamics, LLC, Tulsa, USA	80,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
Eurowings Aviation GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		8		10
Eurowings Digital GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		0	⁸⁾	2
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		0	⁸⁾	-1
Eurowings Europe Limited, St. Julians, Malta	100,00%		8		2
Eurowings GmbH, Düsseldorf, Deutschland	100,00%		452		65
Eurowings Holidays GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		0	⁸⁾	0 ⁸⁾
Eurowings Technik GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		0	⁸⁾	3
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		48		26
First EFA Student Pilot Funding GmbH, Vallendar, Deutschland	0,00%		0	⁸⁾	0 ⁸⁾
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		7	⁵⁾⁶⁾	3
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen, Deutschland	40,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
FLYdocs India Private Limited, Vadodara, Indien	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00%		6	⁴⁾⁵⁾	0 ⁸⁾
FLYdocs Systems Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		2	⁴⁾⁵⁾	0 ⁸⁾
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00%		1	⁴⁾⁵⁾	0 ⁸⁾
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	28,57%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
Gen2 Systems Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00%		8	⁴⁾⁵⁾	0 ⁸⁾
Germanwings GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		36		-1
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00%		4	⁴⁾⁵⁾	1
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brno, Tschechische Republik	100,00%		6	⁴⁾⁵⁾	1
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald, Deutschland	40,00%		52	⁴⁾⁵⁾	10
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München, Deutschland	40,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		209		-80

Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., Antalya, Türkei	50,00%		433	4)	250
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		257		54
handling counts GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	4) 5) 8)	0 8)
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00%		13		3
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00%		221	4) 5) 6)	45
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	4) 5) 8)	0 8)
heyworld GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		3	4) 5)	-4
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00%		17	4) 5)	0 8)
Idair GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		2	4) 5)	0 8)
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00%		0	4) 5) 8)	0 8)
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	4) 5) 8)	0 8)
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99%		1	4)	0 8)
interpersonal GmbH, Hamburg, Deutschland	35,00%		1	4) 5)	n/a 9)
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		19		1
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00%		9		1
Jettainer GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		6		6
Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz	40,00%		n/a	9)	n/a 9)
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	9)	n/a 9)
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00%		n/a	9)	n/a 9)
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		24		1
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00%	7)	8	4) 5)	-21
LG-LHT Passenger Solutions GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00%	7)	4	4) 5)	-22
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00%		7	4) 5)	1
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00%		2.166		218
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00%		2.357		453
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	9)	n/a 9)
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	9)	n/a 9)
LSG Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00%		-1	4)	0 8)
LSG Sky Chefs İstanbul Catering Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00%	3)	10	4)	0 8)
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Embakasi District, Kenia	50,20%		-6	4)	-1
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	9)	n/a 9)
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		3.399		308
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		1.750		84
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		11	4) 5)	2
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		70		0 8)
Lufthansa Aviation Training GmbH, München, Deutschland	100,00%		137		10
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		5	4) 5)	1
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Laage, Deutschland	100,00%		1	4) 5)	1
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00%		96		2

Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00%		14	⁴⁾⁵⁾	1
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		680		111
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		6	⁴⁾⁵⁾	5
Lufthansa City Airlines GmbH, München, Deutschland	100,00%		5		-23
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		2	⁴⁾⁵⁾	1
Lufthansa CityLine GmbH, München, Deutschland	100,00%		277		-44
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		5.781		1.193
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		10	⁴⁾⁵⁾	3
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		7	⁴⁾⁵⁾	2
Lufthansa Global Business Services Ltd. i.L., Bangkok, Thailand	100,00%	⁷⁾	1	⁴⁾⁵⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		7	⁴⁾⁵⁾	-4
Lufthansa Group Business Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		67		8
Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hongkong, China	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Craighill-Johannesburg, Südafrika	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Group Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Group Business Services Sp. z o. o., Krakow, Polen	100,00%		10	⁴⁾⁵⁾	3
Lufthansa Group Business Services Wien GmbH, Wien, Österreich	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Group Immobilien GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		52		0 ⁸⁾
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00%		n/a	⁹⁾	n/a ⁹⁾
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		13		14
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		33		8
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG., Norderstedt, Deutschland	100,00%		35		0 ⁸⁾
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00%		2	⁴⁾⁵⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		269		22
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	-4
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		1	⁴⁾⁵⁾	1
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00%		3		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	18		14
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	34		25
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	51		39
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	21		16
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	17		14

Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	2		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	13		9
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	26		20
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	34		13
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	26		5
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	20		9
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	62		7
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	14		7
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	82		18
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	19		14
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	19		11
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	14		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	66		12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	22		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	43		5
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	38		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	192		10
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00%		34		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00%		28		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	100,00%		70		-10
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	100,00%		59		-7
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	109		9
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	21		4
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	70		5
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	55		7
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00%		20		-2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00%		30		-18
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	100,00%		81		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	100,00%		48		0 ⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, Salzburg, Österreich	100,00%		24		0 ⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 52, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	26		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 53, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	48		-4
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 54, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	124		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 55, Salzburg, Österreich	100,00%		0	^{5) 8)}	0 ⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 56, Salzburg, Österreich	100,00%		0	^{5) 8)}	0 ⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 57, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 58, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 59, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁸⁾	0 ⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 60, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁸⁾	0 ⁸⁾

Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 61, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁸⁾	0	⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 62, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	9		1	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 63, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	15		-14	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 64, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	41		-1	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 65, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	0	⁸⁾	0	⁸⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 66, Salzburg, Österreich	100,00%	¹⁰⁾	0	⁸⁾	0	⁸⁾
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald, Deutschland	49,00%		1	^{4) 5)}	0	⁸⁾
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		368		11	
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99%		0	⁸⁾	0	⁸⁾
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00%		185		1	
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00%		201		1	
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a	⁹⁾
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta	100,00%		1		1	
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		8.142	^{4) 5)}	354	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		5		2	
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim, Deutschland	100,00%		4		0	⁸⁾
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00%		4	^{4) 5)}	1	
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00%		1	^{4) 5)}	0	⁸⁾
Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin, Deutschland	100,00%	⁷⁾	-5	^{4) 5)}	0	⁸⁾
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100,00%		3		1	
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00%		5	^{4) 5)}	1	
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00%		6	^{4) 5)}	2	
Lufthansa Systems GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		397		14	
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00%		5	^{4) 5)}	3	
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00%		9	^{4) 5)}	3	
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		6	^{4) 5)}	5	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey, Deutschland	100,00%		49		35	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00%		172		13	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Limited, Dublin, Irland	100,00%		554		67	
Lufthansa Technik Aktiengesellschaft, Hamburg, Deutschland	100,00%		2.030		199	
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00%		9		0	⁸⁾
Lufthansa Technik Canada Inc., Calgary, Kanada	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a	⁹⁾
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00%		1	^{4) 5)}	0	⁸⁾
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00%		48		8	
Lufthansa Technik Engine Services, Inc., Tulsa, USA	100,00%		33		2	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		35		-1	

Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen, Deutschland	51,00%		2	^{4) 5)}	0	⁸⁾
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Limited, Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00%		-23		3	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		50		9	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		18		7	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00%		10		1	
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00%		1	^{4) 5)}	1	
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00%		5	^{4) 5)}	1	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00%		274		0	⁸⁾
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		92		15	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00%		59		19	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00%		20		2	
Lufthansa Technik Services India Private Limited, New Delhi, Indien	100,00%		5	^{4) 5)}	-1	
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	80,00%		87		13	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10%		19		4	
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00%		15	^{4) 5)}	4	
Lufthansa Technik Vostok Services OOO i.L., Moscow, Russische Föderation	100,00%	⁷⁾	0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00%		0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg, Deutschland	50,00%		1	^{4) 5)}	0	⁸⁾
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00%	¹¹⁾	n/a		n/a	
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		128		13	
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		13		128	
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,00%	¹¹⁾	n/a		n/a	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		20		4	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt, Deutschland	50,00%		150	^{4) 5)}	21	
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Arnstadt, Deutschland	50,00%		0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		502		0	⁸⁾
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%	¹⁾	189		3	
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00%	²⁾	0	⁸⁾	0	⁸⁾
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moscow, Russische Föderation	100,00%		1	⁴⁾	0	⁸⁾
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88%	¹¹⁾	n/a		n/a	
Oscar Bravo GmbH, München, Deutschland	100,00%		1	^{4) 5)}	0	⁸⁾
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00%	¹¹⁾	n/a		n/a	
Portugal Business Development Company, S.A., Oporto, Portugal	100,00%		0	⁸⁾	0	⁸⁾
QUINTO Grundstücks-gesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	99,73%		65		3	
QUINTO Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, Deutschland	94,80%		4	^{4) 5)}	0	⁸⁾
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00%		5	^{5) 6)}	1	
RSW Fuel Company, LLC, Orlando, USA	10,00%	¹¹⁾	n/a		n/a	
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, USA	5,56%	¹¹⁾	n/a		n/a	

Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00%		6	⁴⁾⁵⁾	-1	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0	⁸⁾
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co., Ltd., Shanghai, China	29,00%		145	⁴⁾⁵⁾	35	
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00%		1	⁵⁾⁶⁾	0	⁸⁾
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00%		1	⁴⁾⁵⁾	0	⁸⁾
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00%		24	⁴⁾⁵⁾	15	
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	-10	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00%		716		2	
Spairliners GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		41	⁴⁾⁵⁾	-6	
Star Risk Services Inc. i.L., Southlake, USA	100,00%	⁷⁾	n/a	⁹⁾	n/a	⁹⁾
STL Fuel Company, LLC, Washington, D.C., USA	10,00%	¹¹⁾	n/a		n/a	
Swiss Aviation Software AG, Allschwil, Schweiz	100,00%		13		6	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00%		2.600		526	
Swiss WorldCargo (India) Private Limited i.L., Mumbai, Indien	100,00%	⁷⁾	0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0	⁸⁾
TATS - Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		2	⁴⁾⁵⁾	-1	
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen, Deutschland	40,00%		92	⁴⁾⁵⁾	33	
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75%		7	⁴⁾⁵⁾	0	⁸⁾
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	0	⁸⁾
THBG BBI GmbH, Schönefeld, Deutschland	46,45%		17	⁴⁾⁵⁾	n/a	⁹⁾
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00%		6	⁴⁾⁵⁾	1	
time:matters Americas, Inc., Miami, USA	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	-1	
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00%		1	⁴⁾⁵⁾	1	
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		1	⁴⁾⁵⁾	0	⁸⁾
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00%		1	⁴⁾⁵⁾	0	⁸⁾
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	⁴⁾⁵⁾⁸⁾	6	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		69		9	
time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00%		21	⁴⁾⁵⁾	15	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russische Föderation	26,00%		1	⁴⁾⁵⁾	1	
Truffle 2 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		201		-14	
Truffle 3 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		27		7	
Truffle 5 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	⁸⁾	-11	
Truffle 6 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		-2		0	⁸⁾
Truffle 7 Limited, Hounslow, Großbritannien	100,00%		-41		-2	
Truffle Holding AG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		682		24	
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00%	¹¹⁾	n/a		n/a	
Vitech Development AD, Sofia, Bulgarien	75,01%		1	⁴⁾⁵⁾	0	⁸⁾
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	⁹⁾	n/a	⁹⁾
Wings Handling Palma S.L., Madrid, Spanien	100,00%		1	⁴⁾⁵⁾	0	⁸⁾
XEOS Sp.z.o.o., Środa Śląska, Polen	25,00%		29	⁴⁾⁵⁾	75	

Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00%		0	^{4) 5) 8)}	-3	
Yilu Travel Services GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		0	^{4) 5) 8)}	-1	
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg, Deutschland	20,00%		9	^{4) 5)}	1	
ZeroG GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	^{4) 5) 8)}	0	⁸⁾
Zhengzhou Airport International Cargo Terminal Co., Ltd, Zhengzhou Henan Province, China	49,00%		n/a	⁹⁾	n/a	⁹⁾

* IFRS Angaben

¹⁾ 50,20% der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen

²⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern

³⁾ 33,34% der Kapitalanteile bzw. 50,01% der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen

⁴⁾ Abschluss aus Vorjahren

⁵⁾ Lokaler Abschluss

⁶⁾ Abweichendes Geschäftsjahr

⁷⁾ In Liquidation

⁸⁾ Wert absolut kleiner 0,5 Mio. EUR

⁹⁾ Keine Daten vorhanden

¹⁰⁾ Angabe aufgrund von §285 Nr. 11a HGB: DLH als persönlich haftender Gesellschafter

¹¹⁾ 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 24. Februar 2025

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft



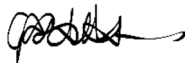
Carsten Spohr
Vorsitzender des
Vorstands



Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Recht,
Arbeitsdirektor



Till Streichert
Mitglied des Vorstands
Finanzen



Grazia Vittadini
Mitglied des Vorstands
Chief Technology
Officer



Dieter Vranckx
Mitglied des Vorstands
Chief Commercial
Officer

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 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 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 2020, 2021 und 2022 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im zusammengefassten Lagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Ent-

wicklung 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 2024 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 geschäftsmodellenspezifischen 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 systemimmanente 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 internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme beurteilt. Dabei wurden vor allem die Abbildung und Verarbeitung der Geschäftsprozesse, die Möglichkeit der Vornahme von Änderungen durch IT-Administratoren und die Zugangsberechtigungen einzelner Mitarbeiter betrachtet. Für an Dritte ausgelagerte Dienstleistungen in Bezug auf IT-Systeme

oder Prozesse haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme und/oder Prozesse unter Zuhilfenahme einer Prüfungsbescheinigung (Typ II nach ISAE 3402) über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems beurteilt.

Wir haben im Rahmen unserer substanziell analytischen Prüfungshandlungen die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2024 unter anderem auf eine Korrelation mit den dazugehörigen 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 Angemessenheit der Periodenabgrenzung gewürdigt. Faktoren und Besonderheiten der Branche, sowie in den Beförderungsbedingungen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, die

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

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

Verweis auf zugehörige Angaben

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

2. Bewertung von Flugzeugen einschließlich Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

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

Die handelsrechtliche Bewertung der Flugzeuge richtet sich nach den Anschaffungskosten vermindert um planmäßige oder außerplanmäßige Abschreibungen. Die Gesellschaft ermittelt die planmäßigen Abschreibungen auf Basis der durchschnittlichen tatsächlichen Nutzungsdauer der Flugzeuge. Eine außerplanmäßige Abschreibung wird vorgenommen, sofern eine dauerhafte Wertminderung eines Flugzeugs vorliegt. Solch eine außerplanmäßige Abschreibung wird auf den niedrigeren beizulegenden Wert unter Berücksichtigung einer re-

gelmäßig publizierten Marktpreisübersicht (TAVR) der Aircraft Value Analysis Company Ltd., Derby, Vereinigtes Königreich, vorgenommen.

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

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

Prüferisches Vorgehen

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

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

Weiterhin haben wir den von den gesetzlichen Vertretern durchgeführten Werthaltigkeitstest methodisch gewürdigt. Der Werthaltigkeitstest, sowohl der im juristischen Eigentum der Gesellschaft stehenden Flugzeuge als auch der Flugzeugbesitzgesellschaften, stützt sich unter anderem auf die am Markt beobachtbaren Preise, die unter der Berücksichtigung der TAVR ermittelt werden. Wir haben beurteilt, ob die für die Durchführung des Werthaltig-

keitstests 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.

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

Verweis auf zugehörige Angaben

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

3. Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

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

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ist von den Einschätzungen und den Annahmen der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf den künftigen operativen Geschäftsverlauf der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer unmittelbaren und mittelbaren Organgesellschaften abhängig. Die gesetzlichen Vertreter haben für die Geschäftsjahre 2025 bis 2028 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 besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da sie in hohem Maße von den Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich eines ausreichenden zu versteuernden Einkommens abhängig ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen weltweiten sicherheits-, wirtschaftspolitischen und regulatorischen Entwicklungen, unter anderem dem Russland-/Ukraine-Krieg, und möglichen weitergehenden Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs sowie zusätzlichen, branchenspezifischen Entwicklungen, unter anderem in Bezug auf Engpässe bei Lieferungen von Flugzeugen, Triebwerken und Ersatzteilen.

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

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

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

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung der aktiven latenten Steuern und den im Rahmen der Bilanzierung angewandten Ermessensentscheidungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Anhang in den Kapiteln „2. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „9. Aktive latente Steuern“ und „29. 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

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

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des 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-2024-12-31-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 vorstehenden „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 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des 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 des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 7. Mai 2024 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 Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Artikel 2 Nummer 22 der Richtlinie 2006/43/EG in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 der Richtlinie 2013/34/EU;
- Diverse vereinbarte Untersuchungshandlungen und Bestätigungsleistungen, die sich aus vertraglichen Verpflichtungen (insbesondere aus Mietverträgen, Kreditverträgen und Verträgen zur Altersversorgung) ergeben;
- Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Verkauf einer Geschäftssparte und für die Vorbereitung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung;
- Erteilung von Comfort Letter auf der Grundlage des IDW PS 910;

- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG;
- Freiwillige und gesetzliche Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2024;
- Prüfung der Albatros Service Center GmbH, Köln, gemäß § 24 FinVermV.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften 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.

Eschborn/Frankfurt am Main, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösser

Dustin Jansen

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer

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 2024 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

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

Kontakt

Marc-Dominic Nettesheim
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>