LUFTHANSA GROUP

2. Zwischenbericht
Januar - Juni
2026

Trust at every altitude

Die Lufthansa Group

Kennzahlen

		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis							
Umsatzerlöse	Mio. €	19.887	18.449	8	11.141	10.322	8
davon Verkehrserlöse	Mio. €	15.748	15.009	5	9.077	8.643	5
Operative Erträge	Mio. €	21.230	20.016	6	11.823	11.189	6
Operative Aufwendungen	Mio. €	21.390	19.963	7	11.443	10.452	9
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.043	1.344	-22	1.036	1.465	-29
Adjusted EBIT	Mio. €	-229	149		383	870	-56
EBIT	Mio. €	-138	120		346	861	-60
Konzernergebnis	Mio. €	-542	127		123	1.012	-88
Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung							
Bilanzsumme	Mio. €	50.874	48.137	6	–	–	
Eigenkapital	Mio. €	12.171	10.342	18	–	–	
Nettokreditverschuldung	Mio. €	6.697	5.456	23	–	–	
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	1.585	2.227	-29	–	–	
Operativer Cashflow	Mio. €	2.264	2.831	-20	181	1.014	-82
Bruttoinvestitionen[1]	Mio. €	2.142	1.637	31	1.042	818	27
Nettoinvestitionen[2]	Mio. €	994	1.608	-38	424	779	-46
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.015	1.024	-1	-365	138	
Rentabilitätskennziffern							
Adjusted EBITDA-Marge	%	5,2	7,3	-2,0 P.	9,3	14,2	-4,9 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	-1,1	0,8	-2,0 P.	3,4	8,4	-5,0 P.
EBIT-Marge	%	-0,7	0,7	-1,3 P.	3,1	8,3	-5,2 P.
Lufthansa Aktie							
Schlusskurs (30. Juni)	€	10,01	7,18	39	–	–	
Ergebnis pro Aktie	€	-0,45	0,11		0,10	0,84	-88
Mitarbeitende							
Mitarbeitende (30. Juni)	Anzahl	103.305	102.974	0	–	–	

Kennzahlen (Fortsetzung)

		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %
Leistungs- und Umweltdaten							
Flüge	Anzahl	459.109	483.005	-5	262.071	278.826	-6
Fluggäste	Tsd.	60.691	61.391	-1	35.589	37.100	-4
Angebotene Sitzkilometer[3]	Mio.	157.312	160.274	-2	86.939	90.284	-4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	129.581	128.962	0	71.746	73.943	-3
Sitzladefaktor	%	82,4	80,5	1,9 P.	82,5	81,9	0,6 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9.080	8.738	4	4.725	4.627	2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	5.309	5.114	4	2.734	2.666	3
Fracht-Nutzladefaktor	%	58,5	58,5	-0,1 P.	57,9	57,6	0,3 P.
Spezifischer CO_2-Ausstoß	Gramm	84,1	87,4	-4	–	–	

[1] Ohne Erwerb von Anteilen.
[2] Ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen.
[3] Vorjahreszahlen angepasst.
Veröffentlichungstag: 4. August 2026.

Inhalt

3 Brief des Vorstands
4 Zwischenlagebericht
4 Gesamtwirtschaftliche Lage
6 Geschäftsverlauf im Überblick
6 Wesentliche Ereignisse
7 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
8 Finanzielle Entwicklung
16 Geschäftsfelder
27 Chancen- und Risikobericht
28 Prognosebericht

31 Zwischenabschluss
31 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
32 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
33 Konzernbilanz
35 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
36 Konzern-Kapitalflussrechnung
37 Anhang

48 Weitere Informationen
48 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
49 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht
50 Impressum/Kontakt
Finanzkalender 2026/2027

Brief des Vorstands

**Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Aktionärinnen und Aktionäre,**

der Geschäftsverlauf der Lufthansa Group war im ersten Halbjahr 2026 von einem herausfordernden Marktumfeld infolge des Konflikts im Nahen Osten geprägt. Während der Anstieg des Kerosinpreises und die temporären Strecken-Streichungen die operative und finanzielle Entwicklung belasteten, wirkte die starke Nachfrage auf Asien- und Afrikastrecken positiv.

Insgesamt konnten unsere Netzwerk- und Punkt-zu-Punkt-Airlines infolge der gestiegenen Auslastung mehr als 60 Millionen Fluggäste zuverlässig an ihre Ziele bringen. Die Ergebnisentwicklung in beiden Geschäftsfeldern war im ersten Halbjahr jedoch infolge der Auswirkungen von Iran-Krieg und Streiks rückläufig.

Die Geschäftsfelder Logistik und Technik konnten ihren Erfolgskurs im ersten Halbjahr 2026 fortsetzen und erneut positive Ergebnisse über Vorjahresniveau erzielen. Besonders Lufthansa Cargo profitierte von infolge geopolitischer Verwerfungen veränderten Frachtwegen und Logistikströmen.

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag im ersten Halbjahr 2026 bei -229 Mio. EUR, was einem Rückgang gegenüber Vorjahr um 378 Mio. EUR entspricht. Im zweiten Quartal konnte jedoch ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 383 Mio. EUR erwirtschaftet werden. Für das Gesamtjahr rechnet die Lufthansa Group mit einem Adjusted EBIT zwischen 1,7 und 2,2 Mrd. EUR. Wesentliche Einflussfaktoren für den Ausblick sind der weitere Verlauf des Nahost-Konflikts und dessen Auswirkungen insbesondere auf die Kerosinpreise.

Durch die konsequente Umsetzung unserer Strategie können wir die Volatilität unserer Branche und die Auswirkungen geopolitischer Krisen bewältigen. Als Reaktion auf die stark gestiegenen Kerosinpreise haben wir beschlossen, mehrere Maßnahmen zur Straffung unserer Betriebsabläufe schneller als ursprünglich geplant voranzutreiben. Dazu gehören die Herausnahme des Lufthansa CityLine Flugbetriebs aus dem Angebot, die daraus folgende Ausmusterung der gesamten Teilflotte des Typs Canadair CR-9 mit 23 Flugzeugen sowie die vorzeitige Stilllegung treibstoffintensiver Langstreckenflugzeuge wie dem Airbus A340-600 und die vorübergehende Stilllegung von zwei Boeing 747-400 ab Beginn des Winterflugplans. Dadurch sinkt der Treibstoffverbrauch, und der Ergebniseffekt des nicht abgesicherten Treibstoffanteils wird verringert. Zudem reduzieren wir die Flottenkomplexität und verbessern so unsere Wettbewerbsfähigkeit.

Weiterhin wirkt sich die voranschreitende Umsetzung des Turnaround-Programms bei Lufthansa Airlines nachhaltig positiv auf das Ergebnis und die operative Stabilität aus. Auch strukturell kommen wir mit dem Umbau der Lufthansa Group planmäßig voran. Die Flotte von Lufthansa City Airlines wächst kontinuierlich, die Flottenmodernisierung und Kabinenerneuerung schreitet voran und das aufgewertete Angebot auf Langstreckenflügen „Future Onboard Experience“ (FOX) wurde erfolgreich in allen Reiseklassen bei Lufthansa Airlines eingeführt. Damit verbessern wir das erstklassige Premium-Erlebnis für unsere Gäste und setzen neue Maßstäbe in punkto Kundenzufriedenheit.

Auch mit der Integration von ITA Airways kommen wir zügig voran. Im Juni haben wir wie geplant die Option zum Erwerb der Mehrheit an der italienischen Airline ausgeübt. Die Beteiligung wird dadurch von 41 % auf 90 % steigen. Nach dem Vollzug der Transaktion zu Beginn des nächsten Jahres wird ITA Airways auch organisatorisch vollständig in die Lufthansa Group integriert und finanziell konsolidiert.

Gemeinsam wollen wir die Lufthansa Group als integrierte Airline Group mit unseren vier zentralen Geschäftsfeldern Netzwerk-Airlines, Punkt-zu-Punkt-Airlines, Logistik und Technik erfolgreich in die Zukunft führen. Zum Wohle unserer Aktionärinnen und Aktionäre, unserer Kunden, Gäste und Mitarbeitenden.

Wir freuen uns, dass Sie uns auf unserem Weg begleiten.

Frankfurt, den 31. Juli 2026



Carsten Spohr, Vorsitzender des Vorstands

Zwischenlagebericht

Gesamtwirtschaftliche Lage und Branchenentwicklung

Gesamtwirtschaftliche Lage

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in 2026

in %	Q1	Q2	Q3 [1]	Q4 [1]	Gesamtjahr [1]
Welt	**2,7**	**2,2**	**2,0**	**2,1**	**2,3**
Europa	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9
Deutschland	0,3	0,6	0,7	0,7	0,6
Nordamerika	2,5	2,0	1,4	1,8	1,9
Südamerika [2]	1,7	1,8	2,2	2,1	1,9
Asien/Pazifik	4,7	4,2	3,8	3,3	3,9
China	4,9	4,7	4,6	4,0	4,6
Naher Osten	0,1	-4,2	-1,8	0,5	-1,3
Afrika	4,2	3,7	3,6	3,9	4,0

Quelle: S&P Global per 15. Juli 2026.
[1] Prognosewerte.
[2] Exklusive Venezuela.

Das weltweite Wirtschaftswachstum entwickelte sich im bisherigen Verlauf des Jahres trotz geopolitischer Spannungen robust mit ausgeprägten regionalen Unterschieden. Im zweiten Quartal 2026 wuchs die Weltwirtschaft gemäß Daten von S&P Global um 2,2 % gegenüber Vorjahr, nach einem Wachstum von 2,7 % im ersten Quartal. Im Gesamtjahr 2025 wuchs die Weltwirtschaft um 2,9 %.

Im Vergleich zur Weltwirtschaft verzeichnete die europäische Wirtschaft erneut ein deutlich langsameres Wachstum. Im ersten und zweiten Quartal 2026 lag die Wachstumsrate in Europa jeweils bei 0,9 %.

Im Gesamtjahr 2025 lag das Wachstum der europäischen Wirtschaftsleistung bei 1,7 %.

Das Wachstum der Wirtschaftsleistung in Deutschland lag mit 0,6 % im zweiten Quartal 2026 zwar leicht über dem Niveau des ersten Quartals von 0,3 %, blieb jedoch weiterhin deutlich hinter der globalen Entwicklung zurück. Im Gesamtjahr 2025 wuchs die deutsche Wirtschaftsleistung um 0,3 %.

Rohöl-, Kerosin- und Währungsentwicklung (Jan. - Juni 2026)

		30.06.2026	Durchschnitt	Durchschnitt Vorjahr
Brent ICE	in USD/bbl	72,95	87,44	70,75
Jet Fuel Crack	in USD/bbl	50,75	56,92	18,94
Kerosin	in USD/t	974,75	1.133,90	707,86
USD	1 EUR/USD	1,1422	1,1664	1,0918
JPY	1 EUR/JPY	185,6800	184,4711	162,1677
CHF	1 EUR/CHF	0,9232	0,9178	0,9412
CNY	1 EUR/CNY	7,7527	8,0050	7,9152
GBP	1 EUR/GBP	0,8613	0,8672	0,8423
CAD	1 EUR/CAD	1,6215	1,6073	1,5390

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Der durchschnittliche Ölpreis (Brent ICE) stieg im ersten Halbjahr 2026 gegenüber Vorjahr um 24 % auf 87,44 USD/bbl (Vorjahr: 70,75 USD/bbl).

Der Jet Fuel Crack, der die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin abbildet, lag im Durchschnitt des ersten Halbjahres 2026 bei 56,92 USD/bbl und stieg damit im Vorjahresvergleich um 201 % (Vorjahr: 18,94 USD/bbl).

Der durchschnittliche Kerosinpreis erhöhte sich dementsprechend ebenfalls deutlich um 60 % auf 1.133,90 USD/t gegenüber Vorjahr (Vorjahr: 707,86 USD/t).

Der Euro entwickelte sich im ersten Halbjahr 2026 gegenüber den Hauptwährungen im Durchschnitt überwiegend positiv. Am deutlichsten fiel die Veränderung beim Japanischen Yen aus, der um 14 % nachgab. Gegenüber dem US-Dollar legte der Euro um 7 % zu, gegenüber dem Kanadischen Dollar um 4 %. Das Britische Pfund verlor im Mittel 3 % gegenüber dem Euro. Gegenüber dem Chinesischen Renminbi konnte sich der Euro um 1 % behaupten. Zum Schweizer Franken wertete der Euro dagegen um 2 % ab.

Der Konflikt im Nahen Osten führte über hohe Ölpreise zu einem Anstieg der globalen Inflationsrate, die gemäß Bloomberg bei 4,4 % im Juni 2026 lag. Auch in Europa schlugen sich die gestiegenen Energiekosten in einer erhöhten Inflation nieder, die im Euroraum 2,8 % und in Deutschland 2,3 % erreichte. Vor diesem Hintergrund hob die Europäische Zentralbank im Juni 2026 den Leitzins auf 2,4 % an, um den steigenden Inflationsrisiken entgegenzuwirken. Der US-Leitzins blieb im ersten Halbjahr 2026 unverändert bei 3,75 %.

Branchenentwicklung

Absatzentwicklung in der Luftfahrt (Jan. - Mai 2026)

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	4	6
Nordamerika	1	4
Mittel- und Südamerika	7	-1
Asien/Pazifik	4	9
Naher Osten	-25	-13
Afrika	8	13
Industrie	**1**	**4**

Quelle: IATA Air Passenger & Air Freight Figures (Mai 2026).

Die Absatzentwicklung im globalen Passagiergeschäft konnte sich in den ersten fünf Monaten des Berichtsjahres, für die bislang Schätzungen der International Air Transport Association (IATA) vorliegen, gegenüber Vorjahr nur leicht verbessern. So stieg die Anzahl der weltweit verkauften Passagierkilometer gemäß der IATA in den ersten fünf Monaten 2026 um 1 % gegenüber Vorjahr. Dabei wurde die Entwicklung insbesondere durch den Konflikt im Nahen Osten gedämpft, wo die Absatzentwicklung um 25 % sank. In Europa legte der Absatz um 4 % zu.

Seit Beginn des Konflikts im Nahen Osten haben die stark gestiegenen Kerosinpreise die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt erheblich verändert. Die Fluggesellschaften reagierten darauf mit einer moderaten Reduzierung des Kapazitätsangebots sowie höheren Ticketpreisen, um die gestiegene Kostenbelastung zumindest teilweise an die Kunden weiterzugeben. Dadurch hat sich das Wachstum des Passagieraufkommens verlangsamt, während die zugrunde liegende Reisenachfrage weiterhin robust bleibt.

Gleichzeitig haben sich die globalen Passagierströme spürbar verschoben. Die Nachfrage Richtung Naher Osten inklusive Verbindungen über die dortigen Drehkreuze ist infolge der operativen Einschränkungen deutlich zurückgegangen, während alternative Verkehrsströme insbesondere nach Asien und Europa an Bedeutung gewonnen haben.

Mittelfristig bleibt das Kapazitätswachstum der Branche durch anhaltende Lieferengpässe bei Flugzeugen und Triebwerken begrenzt. Das eingeschränkte Angebot trifft auf eine weiterhin hohe Nachfrage und wirkt sich damit grundsätzlich unterstützend auf die Entwicklung der Durchschnittserlöse aus.

Auch der globale Markt für Luftfracht wuchs in den ersten fünf Monaten des Geschäftsjahres 2026, unterstützt durch den weiterhin boomenden Online-Handel. Parallel wirken sich geopolitische Verwerfungen wie die Krise im Nahen Osten und geschlossene Seefrachtkorridore positiv auf Volumen und Durchschnittserlöse in der Luftfracht aus. Das weltweite Luftfrachtaufkommen (gemessen in verkauften Fracht-Tonnenkilometern) stieg gemäß der IATA gegenüber Vorjahr um 4 %. In Europa legte der Absatz um 6 % zu. Im Nahen Osten sank das Luftfrachtaufkommen um 13 % infolge des anhaltenden Konflikts.

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für Flugzeuge (MRO) entwickelte sich im ersten Halbjahr 2026 insgesamt weiterhin positiv. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen stützte grundsätzlich den Bedarf an MRO-Leistungen. Im zweiten Quartal 2026 führten die Iran-Krise und die damit verbundenen temporären Reduzierungen der Flugstunden jedoch zu einer geringeren Nachfrage in einzelnen Leistungsbereichen. Belastend wirkten sich zudem die anhaltende Materialknappheit infolge von Lieferverzögerungen bei Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten sowie zusätzliche Zölle, unter anderem auf Aluminium- und Stahlerzeugnisse, auf die Kostensituation der MRO-Anbieter aus.

Geschäftsverlauf

Geschäftsverlauf im Überblick

Ergebnis der Lufthansa Group liegt unter Vorjahresniveau
Der Geschäftsverlauf im Passagiergeschäft der Lufthansa Group war im ersten Halbjahr 2026 wesentlich von den Auswirkungen der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Während sich einerseits der Anstieg des Kerosinpreises und die temporären Strecken-Streichungen belastend auf die operative und finanzielle Entwicklung auswirkten, beeinflusste andererseits die starke Nachfrage auf den Asien- und Afrikastrecken die Verkehrsleistung positiv. Belastend wirkten sich zudem diverse Streiks der Piloten-gewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) und der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) aus.

Die Kapazität im Passagiergeschäft der Lufthansa Group sank im ersten Halbjahr 2026 um 2 % gegenüber Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg dagegen um 1,9 Prozentpunkte auf 82,4 %.

Das Adjusted EBIT der Netzwerk-Airlines sank im ersten Halbjahr 2026 auf -468 Mio. EUR (Vorjahr: -113 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines verminderte sich das Adjusted EBIT auf -252 Mio. EUR (Vorjahr: -137 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 fort. So konnte Lufthansa Cargo die Verkehrsleistung ausbauen und ein Adjusted EBIT in Höhe von 199 Mio. EUR und somit 47 % über Vorjahresniveau erzielen (Vorjahr: 135 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Technik stützte die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen den Bedarf an Wartungs- und Reparaturleistungen. Belastend wirkten sich der Nahost-Konflikt, die Abschwächung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie US-Strafzölle aus. Das Adjusted EBIT von Lufthansa Technik stieg im ersten Halbjahr 2026 um 2 % auf 315 Mio. EUR (Vorjahr: 310 Mio. EUR). ↗ Geschäftsfelder.

Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse im Passagierverkehr sowie infolge des starken Wachstums in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 8 % gegenüber Vorjahr auf 19.887 Mio. EUR (Vorjahr: 18.449 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen insbesondere infolge deutlich gestiegener Treibstoff-aufwendungen um 7 % auf 21.390 Mio. EUR (Vorjahr: 19.963 Mio. EUR).

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag im ersten Halbjahr 2026 bei -229 Mio. EUR und somit unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 149 Mio. EUR).

Die Adjusted EBIT-Marge sank um 2,0 Prozentpunkte auf -1,1 % (Vorjahr: 0,8 %). ↗ Ertragslage.

Free Cashflow liegt annähernd auf Vorjahresniveau
Der Operative Cashflow der Lufthansa Group sank im ersten Halbjahr 2026 um 20 % auf 2.264 Mio. EUR (Vorjahr: 2.831 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf dem niedrigeren Adjusted EBITDA sowie gesunkenen Zuflüssen aus dem Working Capital.

Der Adjusted Free Cashflow lag mit 1.015 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.024 Mio. EUR). Der Rückgang des Operativen Cashflow wurde durch den Rückgang der Nettoinvestitionen kompensiert.

Insgesamt standen der Lufthansa Group zum 30. Juni 2026 10.727 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2025: 10.715 Mio. EUR). ↗ Finanzlage.

Verschuldung der Lufthansa Group steigt an
Die Nettokreditverschuldung der Lufthansa Group lag zum 30. Juni 2026 mit 6.697 Mio. EUR um 290 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 6.407 Mio. EUR).

Die Netto-Pensionsverpflichtungen sanken gegenüber Jahresende 2025 insbesondere infolge positiver Bewertungseffekte bei den Planvermögen auf 1.585 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.902 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. Juni 2026 bei 2,0 und somit oberhalb des Niveaus zum Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 1,8). ↗ Vermögenslage.

Wesentliche Ereignisse

Gewerkschaften VC und UFO rufen zu Streiks auf
Nach mehreren Streiks im ersten Quartal haben die Gewerkschaften VC und UFO im April 2026 zu weiteren Streiks aufgerufen.

Die VC hat zu Streiks bei Lufthansa Classic, Lufthansa Cargo und Lufthansa CityLine an vier Tagen im April sowie bei Eurowings an zwei Tagen im April aufgerufen.

Die UFO hat zu Streiks bei Lufthansa Classic und Lufthansa CityLine an drei Tagen im April, teilweise gleichzeitig zum Streik der VC, aufgerufen.

Die Streiks führten zeitweise zu erheblichen Einschränkungen im Flugbetrieb.

Mit den Streiks will die VC bei Lufthansa Classic und Lufthansa Cargo eine höhere betriebliche Altersversorgung der Pilotinnen und Piloten durchsetzen. Im Tarifkonflikt mit der UFO geht es bei Lufthansa Classic um den Abschluss eines neuen Manteltarifvertrags.

Lufthansa City Airlines und ver.di erzielen Tarifeinigung für fliegendes Personal
Lufthansa City Airlines und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) haben sich am 10. April 2026 im Grundsatz auf einen umfassenden tariflichen Rahmen für das fliegende Personal geeinigt. Die Vereinbarung mit einer Mindestlaufzeit von drei Jahren schafft klare Rahmenbedingungen für das Kabinen- und Cockpitpersonal.

Lufthansa Group beschleunigt Strategie-Umsetzung und nimmt CityLine aus dem Programm
Die Lufthansa Group hat am 16. April 2026 bekanntgegeben, dass sie die Umsetzung der Unternehmensstrategie aufgrund deutlich gestiegener Kerosinpreise sowie steigender finanzieller und vor dem Hintergrund operativer Belastungen aus Arbeitskämpfen in Teilen vorziehen wird. Dazu wurde ein erstes Paket beschlossen, das eine Reduzierung des Flugprogramms auf Kurz-, Mittel- und Langstrecken sowie Maßnahmen zur vorzeitigen Flottenmodernisierung vorsieht.

Als erster unmittelbar wirksamer Schritt wurden zum 16. April 2026 die zu diesem Zeitpunkt noch operativen 27 Flugzeuge von Lufthansa CityLine aus dem Angebot genommen. Insgesamt wurden alle 39 Flugzeuge von Lufthansa CityLine aus dem Angebot genommen, wobei sechs A319 sowie die vier A321-P2F in anderen Flugbetrieben wieder eingesetzt werden sollen.

Weiterhin soll bei Lufthansa Airlines die Langstreckenkapazität mit Ablauf des Sommerflugplans um insgesamt vier Interkont-Flugzeuge des Typs Airbus A340-600 und ab Oktober zunächst temporär über den kommenden Winter um zwei Boeing 747-400 reduziert werden. Darüber hinaus folgt im kommenden Winterflugplan die Absenkung von Kapazitäten von Kurz-und Mittelstreckenverkehren.

Das Maßnahmenpaket entfaltet einen überproportionalen Einspareffekt bei den Treibstoffkosten. Einerseits werden besonders ineffiziente Flugzeuge vorzeitig aus dem Angebot genommen. Zum anderen reduziert die eingesparte Kerosinmenge den nicht abgesicherten Teil des Treibstoffbedarfs der Gruppe.

Lufthansa Group bestellt zehn Airbus und zehn Boeing Langstreckenflugzeuge
Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 11. Mai 2026 der Bestellung von insgesamt 20 neuen Langstreckenflugzeugen zugestimmt. Zuvor hatte der Vorstand beschlossen, zehn Airbus A350-900 sowie zehn Boeing 787-9 zu ordern. Die Auslieferungen erfolgen zwischen 2032 und 2034.

Aktionärinnen und Aktionäre stimmen allen Tagesordnungspunkten der Hauptversammlung zu
Am 12. Mai 2026 fand die 73. ordentliche Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG statt.
Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten allen Tagesordnungspunkten mit breiter Mehrheit zu.

Zu den Tagesordnungspunkten der Hauptversammlung zählten unter anderem die Verwendung des Bilanzgewinns, welche die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,33 Euro je Aktie vorsah, sowie die Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG. Dr. Johannes Teyssen, ehemaliger Vorsitzender des Vorstands und CEO der E.ON SE, und Wolfgang Nickl, ehemaliges Mitglied des Vorstands und CFO der Bayer AG, wurden neu in den Aufsichtsrat gewählt. Karl Gernandt, Präsident des Verwaltungsrats der Kühne Holding AG, wurde erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Dr. Johannes Teyssen wurde im Anschluss an die Hauptversammlung vom Aufsichtsrat zu dessem Vorsitzenden gewählt.

Deutsche Lufthansa AG übt Option zum Erwerb der Mehrheit an ITA Airways aus
Die Deutsche Lufthansa AG hat im Juni 2026 ihre Option zum Erwerb der Mehrheit an ITA Airways ausgeübt. Die Beteiligung wird dadurch von 41 % auf 90 % steigen.

Der Erwerb der weiteren Anteilstranche von 49 % wird zu einem bereits fest vereinbarten Kaufpreis von 325 Mio. EUR erfolgen. Der Vollzug der Transaktion steht unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen, vor allem durch die Europäische Kommission und das US-amerikanische Department of Justice (DOJ), und wird für das erste Quartal 2027 erwartet. Nachfolgend wird ITA Airways auch organisatorisch und finanziell vollständig in die Lufthansa Group integriert.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Lufthansa Group gibt Angebot für Minderheitsbeteiligung an TAP Air Portugal ab
Die Lufthansa Group hat am 29. Juli 2026 ein Angebot im Bieterprozess um TAP Air Portugal bei Parpública, der portugiesischen Gesellschaft für Staatsbeteiligungen, eingereicht. Mit dem Erwerb zunächst einer Minderheitsbeteiligung soll eine langfristige Partnerschaft zwischen der Lufthansa Group und TAP Air Portugal begründet werden, um die erfolgreiche Zukunft von TAP als nationaler Fluggesellschaft Portugals nachhaltig zu sichern.

Durch die Kooperation würde Lissabon als strategisch wichtiges atlantisches Drehkreuz im Netzwerk der Lufthansa Group gestärkt. Die Konnektivität zwischen Europa und anderen Regionen wie Lateinamerika, Afrika oder Nordamerika könnte ausgebaut werden.

Finanzielle Entwicklung

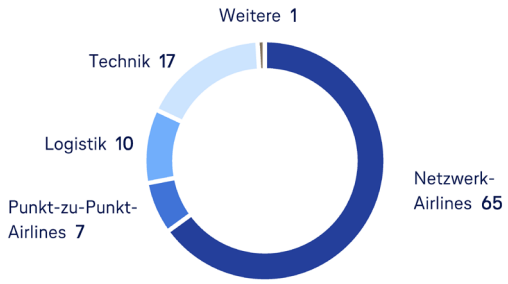
Ertragslage

Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines steigen im Vergleich zum Vorjahr um 5 %
Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) im Passagiergeschäft der Lufthansa Group sank im ersten Halbjahr 2026 um 2 % gegenüber Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) lag auf Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor stieg um 1,9 Prozentpunkte auf 82,4 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft stiegen um 3 % auf 13.659 Mio. EUR (Vorjahr: 13.199 Mio. EUR). Der Anstieg basiert primär auf gestiegenen Durchschnittserlösen. Belastend wirkten sich die Krise im Nahen Osten aufgrund der temporären Stilllegung einzelner Strecken sowie die Streiks im Februar, März und April 2026 aus.

Im Frachtgeschäft der Lufthansa Group lag die Kapazität (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) aufgrund gestiegener Belly-Kapazitäten um 4 % über Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) stieg gegenüber Vorjahr ebenfalls um 4 %. Der Nutzladefaktor nahm um 0,1 Prozentpunkte auf 58,5 % ab. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse und des gestiegenen Absatzes um 16 % auf 2.089 Mio. EUR (Vorjahr: 1.808 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im ersten Halbjahr 2026 gegenüber Vorjahr um 5 % auf 15.748 Mio. EUR (Vorjahr: 15.009 Mio. EUR).

Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz



Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 8 % erhöht
Die anderen Betriebserlöse stiegen um 20 % auf 4.139 Mio. EUR (Vorjahr: 3.440 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit und damit einhergehend höhere Erlöse im Geschäftsfeld Technik.

Die Umsatzerlöse als Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen im ersten Halbjahr 2026 um 8 % auf 19.887 Mio. EUR (Vorjahr: 18.449 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge sanken um 14 % auf 1.343 Mio. EUR (Vorjahr: 1.567 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch niedrigere Fremdwährungsgewinne.

Die operativen Erträge stiegen insgesamt um 6 % auf 21.230 Mio. EUR (Vorjahr: 20.016 Mio. EUR).

Operative Aufwendungen liegen 7 % über Vorjahr
Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group stiegen im ersten Halbjahr 2026 gegenüber Vorjahr um 7 % auf 21.390 Mio. EUR (Vorjahr: 19.963 Mio. EUR).

Hierbei lag der operative Materialaufwand der Lufthansa Group mit 12.594 Mio. EUR um 10 % über Vorjahr (Vorjahr: 11.402 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Treibstoff stiegen insgesamt um 18 % auf 4.176 Mio. EUR (Vorjahr: 3.536 Mio. EUR). Die Effekte der gestiegenen Treibstoffpreise (+27 % inklusive der positiven Effekte aus der Treibstoffpreissicherung) wurden durch Währungseffekte (-6 %) und den niedrigeren Treibstoffverbrauch (-3 %) teilweise kompensiert. Das Preissicherungsergebnis betrug 585 Mio. EUR (Vorjahr: -152 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen um 18 % auf 2.116 Mio. EUR (Vorjahr: 1.796 Mio. EUR), insbesondere im Geschäftsfeld Technik bedingt durch die gestiegene Geschäftstätigkeit und höhere Einkaufspreise sowie durch höhere Aufwendungen für Emissionszertifikate.

Die Gebühren sanken aufgrund der gesunkenen Zahl der Flüge um 3 % auf 2.585 Mio. EUR (Vorjahr: 2.666 Mio. EUR), bei annähernd stabilen Preisen.

Durch den gestiegenen Anteil an geleasten Flugzeugen erhöhten sich die abgegrenzten Aufwendungen für Wartungsverpflichtungen bei den Passagier-Airlines. Daneben stieg durch das Umsatzwachstum bei Lufthansa Technik auch das an Joint Venture Partner oder externe Dritte vergebene Auftragsvolumen. Beide Effekte führten zu einer Erhöhung der Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen um 10 % auf 1.719 Mio. EUR (Vorjahr: 1.566 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten stiegen um 35 % auf 136 Mio. EUR (Vorjahr: 101 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf den Streiks, den Auswirkungen schlechter Wetterbedingungen sowie dem Konflikt im Nahen Osten. Direkte Kompensationszahlungen an Passagiere für Flugverspätungen und -ausfälle, die als Erlösschmälerungen erfasst werden, stiegen um 55 % auf 162 Mio. EUR (Vorjahr: 105 Mio. EUR). In Summe sind somit die Aufwendungen und Kompensationszahlungen um 45 % im Vergleich zu Vorjahr gestiegen.

Der operative Personalaufwand stieg im ersten Halbjahr 2026 um 3 % auf 4.942 Mio. EUR (Vorjahr: 4.808 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus tariflichen Gehaltssteigerungen und der um 1 % höheren Anzahl der Mitarbeitenden.

Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 1.272 Mio. EUR um 6 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.195 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen um 1 % auf 2.582 Mio. EUR (Vorjahr: 2.558 Mio. EUR).

Adjusted EBIT liegt bei -229 Mio. EUR

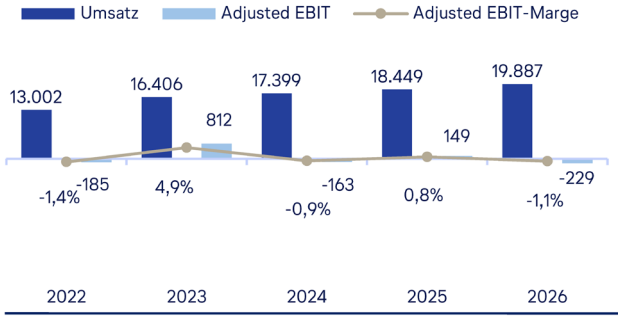
Das operative Beteiligungsergebnis lag im ersten Halbjahr 2026 bei -68 Mio. EUR (Vorjahr: 96 Mio. EUR). Die Position beinhaltet im Wesentlichen die negativen Ergebnisse von Sun Express und ITA Airways.

Das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr 2026 bei -229 Mio. EUR (Vorjahr: 149 Mio. EUR).

Die Adjusted EBIT-Marge, das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, lag bei -1,1 % (Vorjahr: 0,8 %).

Das EBIT der Lufthansa Group lag im ersten Halbjahr 2026 bei -138 Mio. EUR (Vorjahr: 120 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin Buchgewinne aus Verkäufen von Anlagevermögen (+177 Mio. EUR), insbesondere von einer Boeing 747-8, enthalten. Weiterhin wurden im EBIT Erträge aus einer Versicherungskompensation für außerordentliche Aufwendungen im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine im Geschäftsfeld Technik erfasst, von denen 38 Mio. EUR nicht zum Adjusted EBIT zählen. Gegenläufige Effekte betrafen unter anderem außerplanmäßige Abschreibungen und Abwertungen auf Flugzeuge (70 Mio. EUR), insbesondere im Zusammenhang mit der Ausflottung von Langstreckenflugzeugen und Verkäufen im Rahmen von Sale & Leaseback Geschäften sowie Restrukturierungsaufwendungen im Bereich der Verwaltung und der Technik (35 Mio. EUR).

Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT in Mio. € (Jan. - Juni) **und Adjusted EBIT-Marge** in % (Jan. - Juni)



Umsatz, Erträge und Aufwendungen

in Mio. €	Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %
Verkehrserlöse	15.748	15.009	5
Andere Betriebserlöse	4.139	3.440	20
Umsatzerlöse	**19.887**	**18.449**	**8**
Sonstige operative Erträge	1.343	1.567	-14
Summe operative Erträge	**21.230**	**20.016**	**6**
Materialaufwand	12.594	11.402	10
davon Treibstoff	4.176	3.536	18
davon übrige RHB und bezogene Waren	2.116	1.796	18
davon Gebühren	2.585	2.666	-3
davon Fremdleistungen Technik	1.719	1.566	10
Personalaufwand	4.942	4.808	3
Planmäßige Abschreibungen	1.272	1.195	6
Sonstiger operativer Aufwand	2.582	2.558	1
Summe operative Aufwendungen	**21.390**	**19.963**	**7**
Operatives Beteiligungsergebnis	-68	96	
Adjusted EBIT	**-229**	**149**	
Summe Überleitung EBIT	90	-29	
EBIT	**-138**	**120**	
Zinsergebnis	-129	-92	-41
Übrige Finanzposten	-99	89	
Ergebnis vor Ertragsteuern	**-365**	**117**	
Ertragsteuern	-165	11	
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**-530**	**128**	
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-7	11	
Ergebnis nach Ertragsteuern	**-537**	**139**	
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-5	-12	61
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**-542**	**127**	

Das Zinsergebnis sank aufgrund von Sondereffekten im Vorjahr bei den Zinserträgen im Zusammenhang mit Steuererstattungen aus Betriebsprüfungsergebnissen um 41 % auf -129 Mio. EUR (Vorjahr: -92 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf -99 Mio. EUR (Vorjahr: 89 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf der erfolgswirksamen Bewertung der Wandelanleihe und ungesicherter Fremdwährungsfinanzschulden.

Das Ertragsteuerergebnis belief sich auf -165 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR). Die effektive Steuerquote lag mit -45 % deutlich unterhalb des erwarteten Steuersatzes von 25 %. Ausschlaggebend hierfür war der Nicht-Ansatz von aktiven latenten Steuern auf laufende Verluste in Gesellschaften mit Verlusthistorie, insbesondere Deutschland.

Damit ergibt sich für die Lufthansa Group ein Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von -537 Mio. EUR (Vorjahr: 139 Mio. EUR).

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im ersten Halbjahr 2026 bei -542 Mio. EUR (Vorjahr: 127 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug -0,45 EUR (Vorjahr: 0,11 EUR).

Überleitung Ergebnisse

	Jan. - Juni 2026		Jan. - Juni 2025	
in Mio. €	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	**19.887**		**18.449**	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	460		429	
Sonstige betriebliche Erträge	1.099		1.150	
davon Erträge aus Buchgewinnen		-177		-13
davon Zuschreibungen Anlagevermögen bzw. Vermögenswerte zum Verkauf		-1		0
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A Projekten und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		0		0
davon außerordentliche sonstige betriebliche Erträge		-38		0
Summe betriebliche Erträge	**21.446**	**-216**	**20.028**	**-13**
Materialaufwand	-12.594		-11.402	
Personalaufwand	-4.982		-4.829	
davon aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		5		17
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		35		4
Abschreibungen	-1.338		-1.209	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		66		14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.601		-2.564	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		10		0
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		8		4
davon Aufwendungen aus M&A Projekten		0		2
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		0		0
Summe betriebliche Aufwendungen	**-21.516**	**126**	**-20.004**	**41**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**-70**		**24**	
Beteiligungsergebnis	-68		96	
davon außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity Beteiligungsbuchwerte		0		0
EBIT	**-138**		**120**	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		-90		29
Adjusted EBIT		**-229**		**149**
Planmäßige Abschreibungen		1.272		1.195
Adjusted EBITDA		**1.043**		**1.344**

Finanzlage

Bruttoinvestitionen liegen bei 2,1 Mrd. EUR
Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group (ohne Erwerb von Anteilen) lagen im ersten Halbjahr 2026 mit 2.142 Mio. EUR um 31 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.637 Mio. EUR). Sie betrafen im Wesentlichen Schlusszahlungen für 14 zugegangene Flugzeuge (fünf Airbus A320 – davon ein Lease-Buyout, ein A321, ein A350 und sieben Boeing 787-9), aktivierte Großwartungsereignisse sowie Anzahlungen auf zukünftige Flugzeugerwerbe.

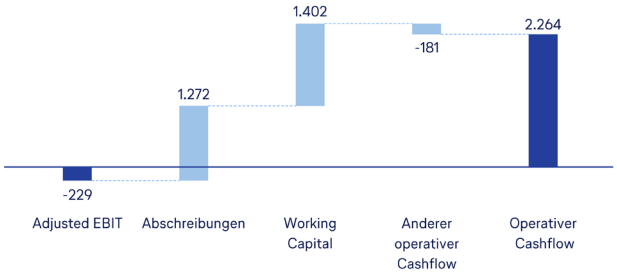
Die Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) betrugen 994 Mio. EUR und lagen damit um 38 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.608 Mio. EUR). Dieser Wert berücksichtigt Zahlungen für Flugzeugersatzteile sowie Dividenden- und Zinseinnahmen. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den Zuflüssen aus Verkäufen von Sachanlagen in Höhe von 1.062 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR), insbesondere aus Flugzeugen im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen.

Operativer Cashflow von 2,3 Mrd. EUR erzielt
Die Lufthansa Group erzielte im ersten Halbjahr 2026 einen Operativen Cashflow in Höhe von 2.264 Mio. EUR. Damit lag er um 20 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.831 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf dem niedrigeren Adjusted EBITDA sowie gesunkenen Zuflüssen aus dem Working Capital.

Der Zufluss aus der Veränderung des Trade Working Capital lag im ersten Halbjahr 2026 bei 1.402 Mio. EUR (Vorjahr: 1.756 Mio. EUR). Er stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, welche im ersten Halbjahr 2026 um 1.802 Mio. EUR stiegen (Vorjahr: 2.223 Mio. EUR). Effekte aus gesunkenen Kundenforderungen und Vertragsvermögensgegenständen beziehungsweise -verpflichtungen wirkten sich mit -792 Mio. EUR (Vorjahr: -387 Mio. EUR) aus, gestiegene Lieferantenverbindlichkeiten mit 983 Mio. EUR (Vorjahr 208 Mio. EUR). Aus dem Anstieg von sonstigen Forderungen und Vorauszahlungen, insbesondere aus Lieferantenvorauszahlungen, ergaben sich Effekte von -467 Mio. EUR (Vorjahr -78 Mio. EUR).

Daneben resultierten aus der Veränderung von sonstigen Vermögenswerten, Verbindlichkeiten und Rückstellungen, insbesondere im Zusammenhang mit abgegrenzten Personalverpflichtungen, Effekte in Höhe von -146 Mio. EUR (Vorjahr: -139 Mio. EUR).

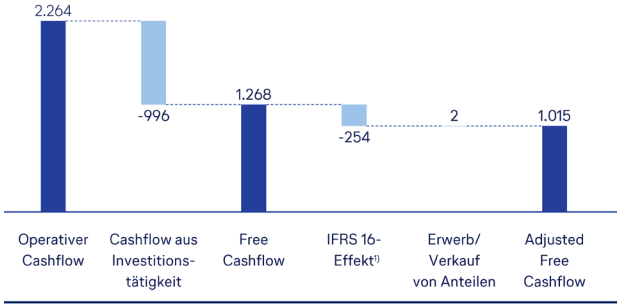
Operativer Cashflow in Mio. € (Jan. - Juni 2026)



Adjusted Free Cashflow liegt bei 1,0 Mrd. EUR
Der Adjusted Free Cashflow lag im ersten Halbjahr 2026 mit 1.015 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.024 Mio. EUR). Der Rückgang des Operativen Cashflow wurde durch den Rückgang der Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) infolge von Einzahlungen aus Flugzeugverkäufen kompensiert.

Tilgung von Verbindlichkeiten führt zu Mittelabfluss
Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 1.264 Mio. EUR (Vorjahr: 812 Mio. EUR).

Adjusted Free Cashflow in Mio. € (Jan. - Juni 2026)



[1] Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Hierin enthalten waren einerseits Tilgungen in Höhe von insgesamt 2.000 Mio. EUR, im Wesentlichen eine Anleihe, eine Hybridanleihe, Leasing und Flugzeugfinanzierungen, sowie andererseits Zins- und Dividendenzahlungen inklusive der damit verbundenen Zahlungen aus Sicherungsgeschäften in Höhe von insgesamt 688 Mio. EUR.

Demgegenüber stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen in Höhe von 1.423 Mio. EUR. Dabei handelte es sich um die Begebung einer Anleihe und von acht Schuldscheindarlehen.

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 10,7 Mrd. EUR
Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln, kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) lag zum 30. Juni 2026 bei 8.144 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 8.148 Mio. EUR). Davon waren 7.598 Mio. EUR zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Außerdem bestanden ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 2.583 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.567 Mio. EUR).

Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum 30. Juni 2026 10.727 Mio. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2025: 10.715 Mio. EUR).

Vermögenslage

Bilanzsumme steigt um 2,5 Mrd. EUR
Die Konzernbilanzsumme stieg zum 30. Juni 2026 gegenüber Jahresende 2025 um 2.480 Mio. EUR auf 50.874 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 48.394 Mio. EUR).

Langfristige Vermögenswerte sinken um 257 Mio. EUR
Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum 30. Juni 2026 mit 31.979 Mio. EUR um 257 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 32.236 Mio. EUR).

Dabei verzeichneten insbesondere die Positionen der latenten Steueransprüche (-224 Mio. EUR), Beteiligungen nach der Equity-Methode (-122 Mio. EUR) und Flugzeuge und Reservetriebwerke (-65 Mio. EUR) Rückgänge. Demgegenüber stand ein Anstieg insbesondere des übrigen Sachanlagevermögens (+121 Mio. EUR).

Der Rückgang der latenten Steueransprüche betraf insbesondere die Steuereffekte aus dem Anstieg der Marktwerte von Finanzderivaten.

Der Rückgang der Beteiligungen ergab sich insbesondere aus den negativen Ergebnisbeiträgen von SunExpress und ITA Airways.

Der Rückgang der Flugzeuge und Reservetriebwerke basiert auf gestiegenen planmäßigen Abschreibungen und Abgängen, welche durch die Investitionen in 14 neue Flugzeuge, Großwartungsereignisse, Anzahlungen auf bestehende Bestellungen sowie Zugänge von Nutzungsrechten an Flugzeugen weitestgehend kompensiert wurden. Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke lag zum 30. Juni 2026 bei 19.755 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 19.820 Mio. EUR). Dabei umfasste die Flotte der Lufthansa Group insgesamt 740 Flugzeuge (31. Dezember 2025: 737 Flugzeuge).

Der Anstieg des übrigen Sachanlagevermögens betraf im Wesentlichen Investitionen in die Modernisierung des Frachtzentrums von Lufthansa Cargo in Frankfurt, in den Bau einer Produktionsstätte von Lufthansa Technik in Portugal sowie in Lounges.

Kurzfristige Vermögenswerte steigen um 2,7 Mrd. EUR
Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 30. Juni 2026 um 2.737 Mio. EUR auf 18.895 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 16.158 Mio. EUR).

Dabei stiegen insbesondere die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (+1.145 Mio. EUR), die derivativen Finanzinstrumente (+715 Mio. EUR), Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente (+639 Mio. EUR) sowie die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte (+570 Mio. EUR). Demgegenüber stand ein Rückgang der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen (-643 Mio. EUR)

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger Forderungen basiert im Wesentlichen auf dem saisonalen Anstieg im Passagiergeschäft und den gestiegenen Umsätzen im Bereich Technik, geleisteten Lieferantenanzahlungen sowie höheren Ansprüchen aus Planvermögensüberhängen bei Pensionsplänen.

Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente betrifft vor allem die Marktwertentwicklung von Treibstoffpreis- und Währungssicherungen.

Der Anstieg der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte ergab sich aus der Umgliederung von insgesamt 34 Flugzeugen, die entweder für Sale-and-Lease-back-Transaktionen (insbesondere neun Boeing 787-9) innerhalb der nächsten zwölf Monate oder zur Ausflottung (insbesondere fünf Airbus A340-300) vorgesehen sind. Dem standen Abgänge von zehn Flugzeugen durch Verkauf, davon sieben über Sale-and-Lease-back, gegenüber.

Der Rückgang der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen basiert primär auf einer verringerten Anlage von Bankguthaben in Termingelder von bis zu einem Jahr Laufzeit.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten annähernd unverändert
Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten lagen zum 30. Juni 2026 mit 16.685 Mio. EUR annähernd auf dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 16.742 Mio. EUR).

Dabei wurde der Anstieg insbesondere der langfristigen Finanzschulden (+272 Mio. EUR) durch den Rückgang der derivativen Finanzinstrumente (-272 Mio. EUR) kompensiert, während dem Rückgang der Pensionsrückstellungen (-216 Mio. EUR) ein Anstieg der sonstigen Rückstellungen (+87 Mio. EUR) und latenten Steuerschulden (+67 Mio. EUR) gegenüberstanden.

Die langfristigen Finanzschulden lagen zum 30. Juni 2026 bei 12.379 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 12.106 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf neuen Leasingverbindlichkeiten, die die Fristigkeitsumgliederungen übersteigen, während die Rückzahlungen der Hybridanleihe durch die neuen Anleihekredite ausgeglichen werden.

Der Rückgang der derivativen Finanzinstrumente ist im Wesentlichen auf geringere negative Marktwerte von Absicherungsgeschäften zurückzuführen, die zum Jahresende 2025 aufgrund des damals schwachen US-Dollars negativ waren und sich durch die Erholung des Wechselkurses verringert haben.

Die Pensionsrückstellungen lagen zum 30. Juni 2026 bei 2.148 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.364 Mio. EUR). In der Reduzierung sind positive Netto-Bewertungseffekte in Höhe von -442 Mio. EUR enthalten. Hierbei werden zinsbedingte Erhöhungen der Verpflichtungen in Höhe von 125 Mio. EUR durch positive Bewertungseffekte in Höhe von -567 Mio. EUR bei den Planvermögen überkompensiert. Die Zinssätze zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen stiegen in Deutschland um 0,1 Prozentpunkte auf 4,3%. In der Schweiz blieb der Zinssatz unverändert bei 1,3 %.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhänge bei einzelnen Pensionsplänen, welche separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, sanken zum 30. Juni 2026 auf 1.585 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.902 Mio. EUR).

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 2,1 Mrd. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 30. Juni 2026 um 2.078 Mio. EUR auf 22.019 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 19.941 Mio. EUR).

Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+1.802 Mio. EUR) aufgrund der saisonal bedingt gestiegenen Ticketverkäufe und auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten (+504 Mio. EUR).

Berechnung Nettokreditverschuldung

	30.06.2026	31.12.2025	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Anleihen	-6.003	-6.736	11
Schuldscheindarlehen	-1.136	-470	-142
Kreditlinien	-12	-24	52
Flugzeugfinanzierungen	-3.590	-3.716	3
Leasingverbindlichkeiten	-3.985	-3.459	-15
Übrige Finanzschulden	-100	-123	19
Finanzschulden	**-14.825**	**-14.527**	**-2**
Übrige Bankverbindlichkeiten	-15	-27	44
Konzernkreditverschuldung	**-14.840**	**-14.554**	**-2**
Bankguthaben und Kassenbestände	1.799	1.160	55
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.345	6.988	-9
Nettokreditverschuldung	**-6.697**	**-6.407**	**-5**
Pensionsrückstellungen	-2.148	-2.364	9
Pensionsvermögenüberhänge	563	462	22
Netto-Pensionsverpflichtungen	**-1.585**	**-1.902**	**17**
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen	**-8.281**	**-8.309**	**0**

Eigenkapital steigt um 460 Mio. EUR

Das Eigenkapital lag zum 30. Juni 2026 mit 12.171 Mio. EUR um 460 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 11.711 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf den ergebnisneutralen Bewertungseffekten bei Derivaten (im Wesentlichen Kerosin-Sicherungen) und der Neubewertung von Pensionen, die teilweise durch das negative Quartalsergebnis und die Dividendenzahlung kompensiert wurden.

Die Eigenkapitalquote sank gegenüber Jahresende 2025 um 0,3 Prozentpunkte auf 23,9 % (31. Dezember 2025: 24,2 %).

Die Nettokreditverschuldung lag trotz positivem Free Cashflow aufgrund gestiegener Leasingverpflichtungen und negativer Währungseffekte mit 6.697 Mio. EUR um 290 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 6.407 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2025 begebenen Hybridanleihe, stieg gegenüber Jahresende 2025 um 220 Mio. EUR auf 8.031 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 7.811 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag zum 30. Juni 2026 bei 2,0 (31. Dezember 2025: 1,8).

Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Lufthansa Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Lufthansa City Airlines und Discover Airlines (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 30.06.2026.

Hersteller/Typ	LH[1]	LX	OS	SN	EW	LCAG	**Konzernflotte**	davon Lease	Veränderung zum 31.12.25	Veränderung zum 30.06.25
Airbus A220		30					30			
Airbus A319	39			13	29		81	12	- 2	- 4
Airbus A320	62	21	29	16	50		178	19	- 2	- 5
Airbus A320neo	42	12	5	8	8		75	29	+ 4	+ 9
Airbus A321	53	6	6		6	4	75	4	- 1	- 1
Airbus A321neo	19	7			5		31	14	+ 1	+ 3
Airbus A330	20	14		11			45	3	- 1	- 1
Airbus A340	21	7					28		- 3	- 11
Airbus A350	31	6					37	11	+ 1	+ 2
Airbus A380	8						8			
Boeing 747	26						26		- 1	- 1
Boeing 767			3				3			
Boeing 777		12	6				18	1		
Boeing 787	18		3				21	6	+ 7	+ 14
Boeing 777F						18[2]	18	6		+ 1
Bombardier CRJ	23						23			
Embraer	29		14				43			
Flugzeuge gesamt	**391**	**115**	**66**	**48**	**98**	**22**	**740**	**105**	**+ 3**	**+ 5**

[1] Aktuell sind 39 Flugzeuge des Lufthansa CityLine Flugbetriebs aus dem Angebot genommen.
[2] Teilweise operiert von Aerologic, davon 2 Flugzeuge in quotaler Zuordnung.

Geschäftsfelder

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2026 wurde das bisherige Geschäftsfeld Passagier-Airlines in die beiden neuen Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines aufgeteilt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines

Das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines besteht aus Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines sowie der Beteiligung an ITA Airways. Zu Lufthansa Airlines zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der deutsche Ferienflieger der Lufthansa Group.

Zu SWISS zählt auch Edelweiss, die Schweizer Ferienfluggesellschaft.

Das neue Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines umfasst Eurowings, Eurowings Holidays und die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines.

Kennzahlen

		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	13.380	12.913	4	7.614	7.376	3
davon Verkehrserlöse	Mio. €	12.307	11.923	3	7.052	6.885	2
Operative Erträge	Mio. €	13.793	13.443	3	7.807	7.656	2
Operative Aufwendungen	Mio. €	14.214	13.654	4	7.665	7.133	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	491	772	-36	631	1.068	-41
Adjusted EBIT	Mio. €	-468	-113	-314	137	627	-78
EBIT	Mio. €	-377	-125	-202	82	622	-87
Adjusted EBIT-Marge	%	-3,5	-0,9	-2,6 P.	1,8	8,5	-6,7 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	1.851	1.716	8	904	632	43
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	60.738	61.016	0	–	–	
Flüge	Anzahl	378.971	399.667	-5	212.066	225.513	-6
Fluggäste	Tsd.	50.260	50.995	-1	28.759	30.063	-4
Angebotene Sitzkilometer[1)]	Mio.	139.886	142.435	-2	76.304	78.915	-3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	114.707	114.270	0	62.605	64.431	-3
Sitzladefaktor	%	82,0	80,2	1,8 P.	82,0	81,6	0,4 P.

[1)] Vorjahreszahlen angepasst.

Der Geschäftsverlauf der Netzwerk-Airlines wurde im ersten Halbjahr 2026 insbesondere von den Auswirkungen der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Während sich einerseits der Anstieg des Kerosinpreises und die temporären Strecken-Streichungen negativ auf die operative und finanzielle Entwicklung auswirkten, wirkte sich andererseits die starke Nachfrage auf den Asien- und Afrikastrecken positiv auf die Verkehrsleistung aus. Belastend wirkten sich zudem die diversen Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) und der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) im Februar, März und April 2026 aus.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Netzwerk-Airlines sank im ersten Halbjahr 2026 um 2 %. Die Zahl der Flüge sank gegenüber Vorjahr um 5 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) lag auf Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor stieg um 1,8 Prozentpunkte auf 82,0 %. Die Durchschnittserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 1,6 %.

Die Verkehrserlöse der Netzwerk-Airlines stiegen entsprechend um 3 % gegenüber Vorjahr auf 12.307 Mio. EUR (Vorjahr: 11.923 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse lagen mit 13.380 Mio. EUR um 4 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 12.913 Mio. EUR).

Die Stückerlöse stiegen im ersten Halbjahr 2026 gegenüber Vorjahr um 5,0 %, im Wesentlichen aufgrund eines starken Nachfrageanstiegs infolge der Angebotsreduktion über die Drehkreuze im Nahen Osten, welche sich in im ersten Quartal vorwiegend in einer höheren Auslastung und im zweiten Quartal vorwiegend in höheren Durchschnittserlösen widerspiegelte.

Die operativen Aufwendungen lagen mit 14.214 Mio. EUR um 4 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 13.654 Mio. EUR). Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die Treibstoffkosten preisbedingt um 16 % (+488 Mio. EUR), während die Gebühren infolge der niedrigeren Anzahl von Flügen um 5 % sanken (-103 Mio. EUR). Die Personalaufwendungen stiegen bei einer unveränderten durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden infolge von tariflichen Gehaltssteigerungen um 2 % (+69 Mio. EUR). Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten stiegen um 22 % auf 113 Mio. EUR (Vorjahr: 92 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösschmälerungen erfasst und stiegen um 48 % auf 142 Mio. EUR (Vorjahr: 96 Mio. EUR). In Summe sind somit die Aufwendungen und Kompensationszahlungen um 35 % auf 254 Mio. EUR (Vorjahr: 188 Mio. EUR) gestiegen.

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,9 %, im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Kapazität bei gleichzeitigem Kostenanstieg insbesondere getrieben durch Personalaufwendungen und Abschreibungen.

Das Beteiligungsergebnis lag im ersten Halbjahr 2026 bei -47 Mio. EUR (Vorjahr: +97 Mio. EUR). Dieses berücksichtigt insbesondere das anteilige negative Ergebnis von ITA Airways, das bei -58 Mio. EUR (Vorjahr: +84 Mio. EUR) lag. Im ITA Airways Ergebnis enthalten sind negative Währungseffekte aus der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von -32 Mio. EUR (Vorjahr: +116 Mio. EUR).

Damit lag das Adjusted EBIT der Netzwerk-Airlines im ersten Halbjahr 2026 bei -468 Mio. EUR (Vorjahr: -113 Mio. EUR).

Das EBIT der Netzwerk-Airlines lag bei -377 Mio. EUR (Vorjahr: -125 Mio. EUR). Im Unterschied zum Adjusted EBIT sind darin insbesondere Buchgewinne aus dem Verkauf einer Boeing 747-8 enthalten.

Die Segmentinvestitionen lagen mit 1.851 Mio. EUR um 8 % über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 1.716 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für 14 neu zugegangene Flugzeuge, Großwartungsereignisse und Anzahlungen geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden lag zum 30. Juni 2026 mit 60.738 auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 61.016).

Operative Kennzahlen

Netzwerk-Airlines		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse (Yield)[1]	€ Cent	10,5	10,3	1,6	3,1	10,9	10,6	3,2	4,3
Stückerlöse (Regional RASK)[2]	€ Cent	8,6	8,3	3,8	5,4	9,0	8,7	3,7	4,8
Stückerlöse (RASK)[1]	€ Cent	9,7	9,2	5,0	6,7	10,1	9,5	6,4	7,5
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	€ Cent	7,3	7,1	2,9	3,7	6,9	6,7	3,1	3,5

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund abweichender Definition der Kennzahlen. Diese beinhalten nun die flug- sowie ticketbezogenen Zusatzerlöse.
[2] Der Regional RASK berücksichtigt diejenigen Erlöse, die eindeutig den Verkehrsgebieten zugeordnet werden können.

Entwicklung der Verkehrsgebiete

Netzwerk-Airlines	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Juni 2026	Veränderung	**Jan. - Juni 2026**	Veränderung	**Jan. - Juni 2026**	Veränderung	**Jan. - Juni 2026**	Veränderung	**Jan. - Juni 2026**	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	4.740	1	39.068	-1	45.097	-3	35.753	0	79,3	2,1 P.
Amerika	4.049	-1	5.610	-2	52.046	-3	42.465	-2	81,6	1,2 P.
Asien/Pazifik	2.155	14	2.959	5	26.960	3	23.555	6	87,4	2,5 P.
Nahost/Afrika	1.095	0	2.623	-6	15.783	-1	12.934	1	82,0	1,0 P.
Nicht zuordenbar	268	129								
Gesamtverkehr	**12.307**	**3**	**50.260**	**-1**	**139.886**	**-2**	**114.707**	**0**	**82,0**	**1,8 P.**

Lufthansa Airlines[1)]

Kennzahlen		**Jan. - Juni 2026**	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	8.059	8.002	1
Operative Erträge	Mio. €	8.355	8.369	0
Operative Aufwendungen	Mio. €	8.846	8.689	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	-43	101	
Adjusted EBIT	Mio. €	-480	-307	-57
EBIT	Mio. €	-364	-323	-13
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	39.896	40.044	0
Flüge	Anzahl	211.061	229.723	-8
Fluggäste	Tsd.	28.646	30.321	-6
Angebotene Sitzkilometer[2)]	Mio.	85.525	89.504	-4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	70.401	72.293	-3
Sitzladefaktor	%	82,3	80,8	1,5 P.

[1)] Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.
[2)] Vorjahreszahlen angepasst.

Lufthansa Airlines führt ihre umfassende Flottenmodernisierung fort. Im zweiten Quartal 2026 wurden drei weitere Boeing 787-9 mit der neuen Allegris-Kabine in Frankfurt in Empfang genommen. Zudem wurde ein A320neo bei City Airlines eingeflottet.

Parallel modernisiert Lufthansa Airlines die Kabinenausstattung bestehender Flugzeugtypen. Im April 2026 wurde die Umrüstung des ersten Airbus A380 mit der neuen Business Class erfolgreich abgeschlossen. Bis Mitte 2027 sollen alle acht A380 modernisiert werden.

Im Rahmen des Programms FOX (Future Onboard Experience) sollen bis Ende 2026 alle Serviceelemente und -abläufe an Bord überarbeitet und damit das gesamte Reiseerlebnis auf Langstreckenflügen von Lufthansa Airlines in allen Reiseklassen spürbar aufgewertet werden. Ende März 2026 wurde FOX erfolgreich in der First Class eingeführt, im Mai 2026 folgten dann die Business, Premium Economy und Economy Class.

Das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines hat im zweiten Quartal 2026 deutliche Fortschritte erzielt und die Umsetzung weiter beschleunigt. Ziel ist es, eine Brutto-Ergebnisverbesserung von rund 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2026 sowie von insgesamt rund 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028 zu realisieren. Das Maßnahmenportfolio des Programms wurde weiter ausgebaut. Parallel konnte ein wesentlicher Teil der Maßnahmen in fortgeschrittene Umsetzungsphasen überführt werden, was sich zunehmend auch in steigenden realisierten Ergebnisbeiträgen widerspiegelt. Fortschritte zeigen sich dabei insbesondere in produktivitätssteigernden Maßnahmen im Bereich Crew, der weiteren Optimierung der Netzwerkstruktur sowie in Effizienzverbesserungen in technischen und operativen Bereichen.

Im zweiten Quartal 2026 haben die Gewerkschaften VC und UFO zu weiteren Streiks aufgerufen. Lufthansa City Airlines und die Gewerkschaft ver.di haben sich im April 2026 auf einen umfassenden tariflichen Rahmen für das fliegende Personal geeinigt. ↗ **Wesentliche Ereignisse.**

Die Lufthansa Group hat die Umsetzung ihrer Unternehmensstrategie infolge deutlich gestiegener Kerosinpreise sowie steigender finanzieller und operativer Belastungen aus Arbeitskämpfen in Teilen vorgezogen. Unter anderem wurden alle Flugzeuge von Lufthansa CityLine aus dem Angebot genommen.
↗ **Wesentliche Ereignisse.**

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines stiegen im ersten Halbjahr 2026 um 1 % auf 8.059 Mio. EUR (Vorjahr: 8.002 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 8.846 Mio. EUR um 2 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 8.689 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen stiegen insbesondere aufgrund preisbedingt höherer Treibstoffaufwendungen, während die Gebühren mengenbedingt sanken. Die Personalaufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr infolge von tariflichen Gehaltssteigerungen.

Das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr 2026 bei -480 Mio. EUR (Vorjahr: -307 Mio. EUR).

Das EBIT lag bei -364 Mio. EUR (Vorjahr: -323 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus dem Buchgewinn infolge des Verkaufs einer Boeing 747-8.

SWISS[1)]

Kennzahlen		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.347	3.058	9
Operative Erträge	Mio. €	3.475	3.245	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.262	3.040	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	464	426	9
Adjusted EBIT	Mio. €	213	205	4
EBIT	Mio. €	191	208	-8
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	11.132	11.065	1
Flüge	Anzahl	76.837	79.521	-3
Fluggäste	Tsd.	10.110	9.880	2
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	30.935	30.166	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	25.390	24.161	5
Sitzladefaktor	%	82,1	80,1	2,0 P.

[1)] Inkl. Edelweiss Air.

SWISS hat im April 2026 das 19. Flugzeug der Airbus-A320neo-Familie in Empfang genommen. Die Auslieferung ist Teil der schrittweisen Erneuerung der Kurz- und Mittelstreckenflotte. Insgesamt wird SWISS 25 Flugzeuge der A320neo-Familie übernehmen, darunter 16 Airbus A320neo und neun A321neo.

Die Umsatzerlöse von SWISS stiegen im ersten Halbjahr 2026 aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs und gestiegener Durchschnittserlöse um 9 % auf 3.347 Mio. EUR (Vorjahr: 3.058 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr um 7 % auf 3.262 Mio. EUR (Vorjahr: 3.040 Mio. EUR), primär aufgrund gestiegener Treibstoffaufwendungen und höherer externer Technikaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von SWISS verbesserte sich im ersten Halbjahr 2026 um 4 % auf 213 Mio. EUR (Vorjahr: 205 Mio. EUR). Das EBIT sank um 8 % auf 191 Mio. EUR (Vorjahr: 208 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen von Flugzeugen.

Austrian Airlines

Kennzahlen		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.221	1.177	4
Operative Erträge	Mio. €	1.254	1.226	2
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.348	1.269	6
Adjusted EBITDA	Mio. €	-41	13	
Adjusted EBIT	Mio. €	-93	-43	-118
EBIT	Mio. €	-94	-44	-113
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	6.177	6.139	1
Flüge	Anzahl	56.865	58.011	-2
Fluggäste	Tsd.	6.961	6.592	6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	13.525	13.545	0
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	10.907	10.450	4
Sitzladefaktor	%	80,6	77,2	3,5 P.

Im Juni 2026 hat Austrian Airlines ihre dritte Boeing 787-9 in Betrieb genommen. Bis zum Winterflugplan 2028/2029 soll die Langstreckenflotte auf insgesamt zwölf Boeing 787-9 ausgebaut werden. Bis dahin sollen die bestehenden sechs Boeing 777 und drei 767 Flugzeuge ausgeflottet werden.

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im ersten Halbjahr 2026 gegenüber Vorjahr um 4 % auf 1.221 Mio. EUR (Vorjahr: 1.177 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 1.348 Mio. EUR um 6 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.269 Mio. EUR), insbesondere aufgrund preisbedingt höherer Treibstoffaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines lag im ersten Halbjahr 2026 bei -93 Mio. EUR (Vorjahr: -43 Mio. EUR).

Das EBIT lag bei -94 Mio. EUR (Vorjahr: -44 Mio. EUR).

Brussels Airlines

Kennzahlen		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	821	750	9
Operative Erträge	Mio. €	855	780	10
Operative Aufwendungen	Mio. €	924	826	12
Adjusted EBITDA	Mio. €	-21	9	
Adjusted EBIT	Mio. €	-70	-46	-50
EBIT	Mio. €	-70	-46	-52
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	3.533	3.768	-6
Flüge	Anzahl	34.208	32.412	6
Fluggäste	Tsd.	4.542	4.203	8
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	9.900	9.220	7
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	8.008	7.366	9
Sitzladefaktor	%	80,9	79,9	1,0 P.

Die operative Entwicklung von Brussels Airlines wurde im ersten Halbjahr 2026 erneut durch nationale Protestaktionen gegen Regierungsvorhaben beeinflusst. Diese externen Streiks führten zu starken Einschränkungen am Flughafen Brüssel. Zudem belastete der Ebola-Ausbruch in Teilen Ostafrikas im zweiten Quartal die Nachfrage auf einzelnen Strecken und erhöhte die operative Komplexität.

Die Umsatzerlöse von Brussels Airlines stiegen im ersten Halbjahr 2026 insbesondere aufgrund des Zugangs eines Airbus A330 im Juni 2025 sowie eines A320neo im März 2026 um 9 % auf 821 Mio. EUR (Vorjahr: 750 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 924 Mio. EUR um 12 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 826 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des ausgebauten Flugbetriebs sowie höherer Treibstoffkosten und Gebühren.

Adjusted EBIT und EBIT von Brussels Airlines lagen im ersten Halbjahr 2026 jeweils bei -70 Mio. EUR (Vorjahr: -46 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines

Kennzahlen

		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.413	1.281	10	934	876	7
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1.352	1.276	6	888	870	2
Operative Erträge	Mio. €	1.470	1.372	7	976	953	2
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.620	1.447	12	976	881	11
Adjusted EBITDA	Mio. €	-191	-74	-157	-6	96	
Adjusted EBIT	Mio. €	-252	-137	-84	-37	65	
EBIT	Mio. €	-252	-137	-84	-37	65	
Adjusted EBIT-Marge	%	-17,8	-10,7	-7,2 P.	-3,9	7,4	-11,3 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	35	27	30	18	13	35
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	5.538	5.458	1	–	–	
Flüge	Anzahl	74.962	77.459	-3	47.623	50.306	-5
Fluggäste	Tsd.	10.431	10.396	0	6.830	7.037	-3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	17.427	17.839	-2	10.635	11.369	-6
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	14.874	14.692	1	9.141	9.512	-4
Sitzladefaktor	%	85,3	82,4	3,0 P.	85,9	83,7	2,3 P.

Die Verkehrsleistung von Eurowings war im ersten Halbjahr 2026 infolge der Angebotsreduktion als Reaktion auf die krisenbedingt gestiegenen Kerosinpreise rückläufig. Zudem war das operative Geschäft von Eurowings im April 2026 durch Streiks der Vereinigung Cockpit (VC) beeinträchtigt. ↗ **Wesentliche Ereignisse.**

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) lag somit um 2 % unter Vorjahr. Die Zahl der Flüge sank gegenüber Vorjahr um 3 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) nahm um 1 % zu. Der Sitzladefaktor stieg um 3,0 Prozentpunkte auf 85,3 %. Die Durchschnittserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 5,0 %.

Die Verkehrserlöse von Eurowings stiegen im ersten Halbjahr 2026 aufgrund der gestiegenen Durchschnittserlöse um 6 % auf 1.352 Mio. EUR (Vorjahr: 1.276 Mio. EUR).

Die Stückerlöse von Eurowings stiegen gegenüber Vorjahr um 7,9 %, im Wesentlichen bedingt durch die gezielte Ticketpreisgestaltung zur Kompensation der gestiegenen Kerosinpreise, sowie aufgrund der starken Nachfrage nach Zielen in West- und Südeuropa.

Die Erlös- und Aufwandsentwicklung im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines im ersten Halbjahr 2026 ist auch durch die Einbeziehung von Eurowings Holidays beeinflusst, die im April 2025 gegründet wurde und sich somit erst seitdem in den Vorjahreszahlen niederschlägt.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lagen mit 1.413 Mio. EUR um 10 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.281 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lagen mit 1.620 Mio. EUR um 12 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.447 Mio. EUR). Größter Treiber für den Anstieg waren die höheren Materialaufwendungen. Hier stiegen insbesondere die Treibstoffaufwendungen preisbedingt infolge des Konflikts im Nahen Osten um 25 % (+75 Mio. EUR) sowie die externen Technikaufwendungen um 29 % (+28 Mio. EUR) gegenüber Vorjahr. Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund der um 2 % höheren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden um 5 % (+10 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen primär aufgrund niedrigerer Fremdwährungsverluste um 6 % (-11 Mio. EUR) unter Vorjahr.

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten lagen aufgrund von Flugbetriebsstörungen durch den Konflikt im Nahen Osten sowie der Streiks im April bei 23 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösschmälerungen erfasst und lagen bei 20 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR). In Summe lagen die Aufwendungen und Kompensationszahlungen bei 43 Mio. EUR (Vorjahr: 16 Mio. EUR).

Die Stückkosten ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen von Eurowings stiegen um 9,0 % gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund der Reduktion des Angebots sowie der gestiegenen Aufwendungen für Flugzeugwartung und höheren Aufwendungen für Gebühren und Personal.

Das Beteiligungsergebnis im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines lag im ersten Halbjahr 2026 bei -101 Mio. EUR (Vorjahr: -62 Mio. EUR) und bezieht sich auf das Ergebnis des SunExpress Joint Ventures, das aufgrund der Auswirkungen der Krise im Nahen Osten und der schwierigen Marktsituation in der Türkei negativ war.

Insgesamt sanken das Adjusted EBIT und das EBIT im Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines im ersten Halbjahr 2026 um 84 % auf -252 Mio. EUR (Vorjahr: -137 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen lagen mit 35 Mio. EUR um 30 % über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 27 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Flugzeugwartungen und Anzahlungen für neue Flugzeuge geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden stieg zum 30. Juni 2026 um 1 % gegenüber Vorjahr auf 5.538 (Vorjahr: 5.458).

Operative Kennzahlen

Punkt-zu-Punkt Airlines[1]		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse (Yield)[2]	€ Cent	9,0	8,6	5,0	5,1	9,6	9,0	6,8	6,8
Stückerlöse (Regional RASK)[3]	€ Cent	7,7	7,1	8,8	8,9	8,3	7,5	9,7	9,7
Stückerlöse (RASK)[2]	€ Cent	7,8	7,2	7,9	8,9	8,4	7,7	9,4	9,9
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	€ Cent	6,1	5,6	9,0	10,3	5,6	5,0	10,9	12,5

[1] Kennzahlen berücksichtigen nur das Airline-Geschäft von Eurowings und nicht Eurowings Holidays.
[2] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund abweichender Definition der Kennzahlen. Diese beinhalten nun die flug- sowie ticketbezogenen Zusatzerlöse.
[3] Der Regional RASK berücksichtigt diejenigen Erlöse, die eindeutig den Verkehrsgebieten zugeordnet werden können.

Entwicklung der Verkehrsgebiete

Punkt-zu-Punkt-Airlines	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	Jan. - Juni 2026	Veränderung	Jan. - Juni 2026	Veränderung	Jan. - Juni 2026	Veränderung	Jan. - Juni 2026	Veränderung	Jan. - Juni 2026	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Kurzstrecke	1.253	7	9.936	0	15.478	-3	13.197	1	85,3	3,4 P.
Langstrecke	84	-2	495	5	1.948	7	1.677	6	86,1	-0,9 P.
Nicht zuordenbar	15	-15								
Gesamtverkehr	**1.352**	**6**	**10.431**	**0**	**17.427**	**-2**	**14.874**	**1**	**85,3**	**3,0 P.**

Geschäftsfeld Logistik

Kennzahlen

		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.916	1.654	16	1.041	820	27
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1.807	1.548	17	985	767	29
Operative Erträge	Mio. €	1.954	1.689	16	1.063	842	26
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.777	1.573	13	964	785	23
Adjusted EBITDA	Mio. €	297	236	26	164	124	33
Adjusted EBIT	Mio. €	199	135	47	116	73	58
EBIT	Mio. €	199	133	50	116	73	58
Adjusted EBIT-Marge	%	10,4	8,2	2,2 P.	11,1	8,9	2,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	32	53	-40	16	26	-39
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	4.407	4.276	3	–	–	
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7.212	6.896	5	3.751	3.664	2
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	4.601	4.384	5	2.374	2.305	3
Nutzladefaktor	%	63,8	63,6	0,2 P.	63,3	62,9	0,4 P.

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative Entwicklung bei einer insgesamt anhaltend starken Marktnachfrage im ersten Halbjahr 2026 fort. Vor dem Hintergrund des deutlich veränderten Marktumfelds infolge des Konflikts im Nahen Osten und dadurch reduzierter Kapazitäten der Wettbewerber aus der Region gewann das Luftfrachtgeschäft für Lufthansa Cargo insgesamt an Dynamik. Die Reduktion des verfügbaren Angebots im Markt sowie die starke Erhöhung der Treibstoffkosten führten zu einer deutlichen Steigerung der Durchschnittserlöse gegenüber den vorangegangenen Quartalen. Getragen wurde die Nachfrageentwicklung insbesondere von einem weiterhin starken Geschäft aus Asien/Pazifik. Diese spiegelte sich in einem Anstieg der transportierten Mengen wider. Aufwandsseitig wirkten sich insbesondere höhere Treibstoff- und Charterkosten belastend aus.

Darüber hinaus kam es im ersten Halbjahr 2026 zu Streiks bei Lufthansa Cargo ↗ Wesentliche Ereignisse.

Lufthansa Cargo hat Ende Juni den ersten und zugleich wichtigsten Bauabschnitt der Modernisierung des Frankfurter Luftfrachtzentrums feierlich in Betrieb genommen. Mit dem Infrastrukturprojekt stärkt Lufthansa Cargo die Effizienz, Leistungsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit ihres wichtigsten Frachtdrehkreuzes.

Im Mai 2026 hat Lufthansa Cargo die Aktivitäten der bisherigen Gesellschaften heyworld GmbH und CB Customs Broker GmbH in der GlobeCross GmbH zusammengeführt. Durch die Bündelung von eCommerce-Logistiklösungen und Zollkompetenz erweitert Lufthansa Cargo ihr Angebot integrierter End-to-End-Lösungen für den grenzüberschreitenden Warenverkehr.

Lufthansa Cargo konnte die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2026 weiter ausbauen. Das Angebot lag insbesondere aufgrund gestiegener Belly-Kapazitäten, unter anderem durch die Vermarktung der Bellies von ITA Airways, um 5 % über Vorjahr. Der Absatz konnte ebenfalls um 5 % gesteigert werden. Der Nutzladefaktor stieg um 0,2 Prozentpunkte auf 63,8 % (Vorjahr: 63,6 %).

Die Durchschnittserlöse von Lufthansa Cargo stiegen im ersten Halbjahr 2026 gegenüber Vorjahr in allen Verkehrsgebieten und lagen insgesamt um 11,3 % über Vorjahr.

Die Verkehrserlöse stiegen analog in allen Verkehrsgebieten und lagen insgesamt mit 1.807 Mio. EUR um 17 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.548 Mio. EUR).
Die Umsatzerlöse stiegen um 16 % auf 1.916 Mio. EUR (Vorjahr: 1.654 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen nahmen um 13 % auf 1.777 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.573 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Ausweitung der Belly-Kapazitäten, dem Anstieg der Treibstoffaufwendungen sowie aus höheren flugabhängigen Kosten. Aufwandsmindernd wirkten sich dagegen gesunkene Technikkosten aus.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im ersten Halbjahr 2026 um 47 % auf 199 Mio. EUR (Vorjahr: 135 Mio. EUR).

Das EBIT verbesserte sich um 50 % auf 199 Mio. EUR (Vorjahr: 133 Mio. EUR).

Die Segmentinvestitionen betrugen im ersten Halbjahr 2026 32 Mio. EUR (Vorjahr: 53 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für den Aus- und Umbau des Frachtzentrums in Frankfurt geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2026 stieg gegenüber Vorjahr um 3 % auf 4.407 (Vorjahr: 4.276).

Entwicklung der Verkehrsgebiete

Lufthansa Cargo	Verkehrserlöse		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	Jan. - Juni 2026	Veränderung	**Jan. - Juni 2026**	Veränderung	**Jan. - Juni 2026**	Veränderung	**Jan. - Juni 2026**	Veränderung
	in Mio. €	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in %	in P.
Europa	132	16	415	13	182	3	43,8	-4,4 P.
Amerika	686	13	3.231	4	1.955	3	60,5	-0,6 P.
Asien/Pazifik	842	20	3.019	4	2.145	7	71,1	2,2 P.
Nahost/Afrika	147	20	546	5	319	3	58,4	-1,1 P.
Gesamtverkehr	**1.807**	**17**	**7.212**	**5**	**4.601**	**5**	**63,8**	**0,2 P.**

Geschäftsfeld Technik

Kennzahlen

		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	April - Juni 2026	April - Juni 2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.428	3.975	11	2.173	1.956	11
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	960	1.110	-14	467	572	-18
Operative Erträge	Mio. €	4.646	4.261	9	2.275	2.133	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	4.348	3.965	10	2.130	1.992	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	395	386	2	199	186	7
Adjusted EBIT	Mio. €	315	310	2	157	149	5
EBIT	Mio. €	336	309	9	176	148	19
Adjusted EBIT-Marge	%	7,1	7,8	-0,7 P.	7,2	7,6	-0,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	112	93	20	57	39	44
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	22.983	22.352	3	–	–	

Lufthansa Technik verzeichnete im ersten Halbjahr 2026 weiterhin einen positiven Geschäftsverlauf. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen stützte den Bedarf an Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten und Services von Lufthansa Technik.

Im zweiten Quartal 2026 wirkte sich die Krise im Nahen Osten jedoch durch reduzierte Flugstunden sowie eine darüber hinaus geringere Nachfrage nach bestimmten MRO-Leistungen belastend auf die operative Entwicklung aus. Zur Begrenzung weiterer Ergebnisbelastungen wurden Kostensenkungsmaßnahmen eingeleitet, Projekte stärker priorisiert und die Besetzung von Stellen begrenzt.

Im Vergleich zum Vorjahr wirkte sich zudem die Abschwächung des US-Dollars belastend aus. Die nachhaltig bestehenden Mehrkosten aus US-Zöllen werden, soweit vertraglich und marktseitig möglich, an die Kunden weitergegeben.

Unverändert stellt auch die anhaltende Materialknappheit am Weltmarkt eine Belastung dar, ausgelöst durch Lieferverzögerungen bei Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten.

Trotz dieser operativen und geopolitischen Herausforderungen konnten im zweiten Quartal 2026 weitere kommerzielle Erfolge erzielt werden. So schloss Lufthansa Technik mit Air India einen Vertrag über technische Services für Honeywell-HGT1700-Hilfstriebwerke (Auxiliary Power Units, APUs) der A350-Flotte. Damit stärkt Lufthansa Technik ihre Position bei der Instandhaltung dieses APU-Typs.

Auch im Defense-Geschäft wurde ein weiterer Meilenstein erreicht. Im Rahmen des im Vorjahr mit Boeing geschlossenen Vertrags übergab die Deutsche Marine erstmals Flugzeuge des Typs Boeing P-8A Poseidon zur planmäßigen Instandhaltung an Lufthansa Technik Defense in Hamburg. Der Vertrag umfasst neben Flugzeug-Checks auch die Komponentenversorgung, die Triebwerkszustandsüberwachung und das Betriebsmanagement.

Parallel schreiten die im Rahmen des Programms „Ambition 2030“ geplanten strategischen Erweiterungsprojekte weiter voran. Im Juni 2026 begann der Bau der rund 55.000 Quadratmeter großen Produktionsstätte von Lufthansa Technik Portugal. Lufthansa Technik Canada schloss zudem die erste Triebwerksinstandhaltung in ihrer Übergangsfacility erfolgreich ab.

Darüber hinaus wurde die Entscheidung zum Aufbau eines zweiten Standorts mit mehr als 157.000 Quadratmetern am Clark International Airport für die Flugzeugüberholung durch Lufthansa Technik Philippines bekannt gegeben.

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Technik stiegen im ersten Halbjahr 2026 gegenüber dem Vorjahr überwiegend preisbedingt um 11 % auf 4.428 Mio. EUR (Vorjahr: 3.975 Mio. EUR). Das konzernexterne Geschäft nahm um 21 % zu und erreichte im ersten Halbjahr 2026 einen Anteil von 78 % am Gesamtumsatz (Vorjahr: 72 %).

Die operativen Aufwendungen stiegen um 10 % auf 4.348 Mio. EUR (Vorjahr: 3.965 Mio. EUR), im Wesentlichen getrieben durch die mengen- und preisbedingte Erhöhung der Materialaufwendungen.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 2 % auf 315 Mio. EUR (Vorjahr: 310 Mio. EUR). Belastend wirkten insbesondere der gegenüber dem Vorjahreszeitraum schwächere US-Dollar sowie inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen. Die temporäre Ergebnisbelastung aus der Krise im Nahen Osten wurde durch einen davon unabhängigen positiven Effekt aus einer Versicherungskompensation weitgehend ausgeglichen.

Das EBIT erhöhte sich um 9 % auf 336 Mio. EUR (Vorjahr: 309 Mio. EUR). Die Differenz zwischen EBIT und Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus gegenläufigen Bereinigungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsaufwendungen und der Versicherungskompensation. Letztere steht im Zusammenhang mit Wertberichtigungen auf Material aufgrund des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, die in Vorperioden im Adjusted EBIT bereinigt wurden. Diese Bereinigungen wurden durch die nun erfolgte Einigung vollständig ausgeglichen.

Die Segmentinvestitionen stiegen im ersten Halbjahr 2026 um 20 % auf 112 Mio. EUR (Vorjahr: 93 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Reservetriebwerke, technische Anlagen und Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Anlagen im Bau geleistet.

Die Anzahl der Mitarbeitenden stieg zum 30. Juni 2026 gegenüber Vorjahr um 3 % auf 22.983 (Vorjahr: 22.352). Der Anstieg resultiert aus dem Personalaufbau infolge des größeren Geschäftsvolumens.

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Kennzahlen

		Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	Veränderung in %	**April - Juni 2026**	April - Juni 2025	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	1.658	1.635	1	845	721	17
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.748	1.668	5	887	750	18
Adjusted EBITDA	Mio. €	2	43	-95	1	8	-91
Adjusted EBIT	Mio. €	-49	-5	-812	-25	-17	-49
EBIT	Mio. €	-81	-5	-1.622	-37	-9	-296
Segmentinvestitionen	Mio. €	64	48	33	35	31	14
Mitarbeitende zum 30.06.	Anzahl	9.639	9.872	-2	–	–	

Zu den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zählen die Servicegesellschaften des Konzerns, vor allem Lufthansa Aviation Training, Lufthansa Systems und Lufthansa Industry Solutions sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group.

Die operativen Erträge der weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen stiegen im ersten Halbjahr 2026 gegenüber Vorjahr um 1 % auf 1.658 Mio. EUR (Vorjahr: 1.635 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund höherer Umsatzerlöse im Bereich IT-Leistungen und Serviceleistungen innerhalb des Konzerns bei gleichzeitig rückläufigen Währungsgewinnen.

Die operativen Aufwendungen stiegen um 5 % auf 1.748 Mio. EUR (Vorjahr: 1.668 Mio. EUR), insbesondere infolge höherer Aufwendungen für bezogene Leistungen, Reisekosten sowie Aufwendungen für Fremdpersonal.

Das Adjusted EBIT lag im ersten Halbjahr 2026 bei -49 Mio. EUR (Vorjahr: -5 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen Kursergebnisses.

Das EBIT betrug -81 Mio. EUR (Vorjahr: -5 Mio. EUR).

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 30. Juni 2026 sank gegenüber Vorjahr um 2 % auf 9.639 (Vorjahr: 9.872). In den Konzernfunktionen sank die Zahl der Mitarbeitenden um 3 %.

Chancen- und Risikobericht

Im Vergleich zu den im Geschäftsbericht 2025 ausführlich dargestellten Chancen und Risiken haben sich folgende wesentliche Konkretisierungen beziehungsweise Entwicklungen ergeben:

Die sicherheits- und betriebsrelevante Lage im Nahen Osten bleibt weiterhin volatil und kann Auswirkungen auf den Flugbetrieb sowie die operative Planung der Lufthansa Group haben. Vor diesem Hintergrund wurden operative Maßnahmen umgesetzt, darunter Flugstreichungen in betroffene Gebiete sowie das Umfliegen entsprechender Lufträume. Aufgrund der weiterhin dynamischen Rahmenbedingungen bleibt auch in den kommenden Monaten eine proaktive Lagebeobachtung erforderlich. Mittel- bis langfristige Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die operative Stabilität sind derzeit nur eingeschränkt absehbar.

Aufgrund des Konflikts im Nahen Osten und der weiterhin bestehenden Beeinträchtigung globaler Liefer- und Transportketten kann die Versorgung mit und somit die Verfügbarkeit von Kerosin in relevanten Märkten deutlich eingeschränkt sein.

Vor diesem Hintergrund verbleiben die Preise für Rohöl und rohölbasierte Produkte auf einem erhöhten Niveau. Dies kann zu einer signifikanten Belastung der Treibstoffkosten führen.

Trotz bestehender Treibstoffpreissicherungen besteht das Risiko, dass ein erhöhtes Treibstoffkostenniveau nur teilweise oder zeitverzögert über eine Erhöhung der Erlöse kompensiert werden kann.

Da Kerosin überwiegend in US-Dollar beschafft wird, kann ein erhöhtes Treibstoffkostenniveau zudem die Wechselkurssensitivität des Unternehmensergebnisses verstärken. Dieses Risiko kann trotz der bestehenden Wechselkurssicherungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Die geopolitischen Entwicklungen, das resultierende erhöhte Kosten- und Preisniveau, das moderate globale Wirtschaftswachstum sowie die anhaltenden geopolitischen Spannungen können sich dämpfend auf die Nachfrage auswirken und eine Prognose der Erlöse erschweren.

Zusätzlich ergeben sich Risiken aus Überkapazitäten, konjunkturellen Schwankungen, der globalen Wettbewerbsentwicklung, einem möglichen veränderten Kundenverhalten sowie weiteren unvorhersehbaren geopolitischen Ereignissen.

Im Zuge der fortschreitenden Integration von ITA Airways wurden im Risikobericht für das erste Quartal 2026 erstmals potenzielle Auswirkungen dieser Beteiligung auf Konzernebene berücksichtigt. Das abgebildete Risiko bezieht sich derzeit im Wesentlichen auf mögliche, vom aktuellen Planungsstand abweichende negative finanzielle Auswirkungen der Beteiligung auf das Adjusted EBIT der Deutschen Lufthansa AG.

Zur aktiven Risikominderung werden kurzfristig vorgezogene Kapazitäts- und Flottenmaßnahmen umgesetzt. Mögliche weitere Flugstreichungen und Kapazitätseinschränkungen können nicht ausgeschlossen werden. Eine kontinuierliche Überwachung der Buchungsentwicklung und eine flexible Kapazitätsplanung sollen das Risikopotenzial begrenzen. Darüber hinaus werden Vertriebs-, Produkt- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt.

Der Europäische Emissionshandel (EU-ETS) bildet seit 2005 das zentrale Klimaschutzinstrument der Europäischen Union. Der innereuropäische Luftverkehr ist bereits in das EU-ETS einbezogen. Am 17. Juli 2026 hat die EU-Kommission einen Reformvorschlag für den EU-ETS veröffentlicht. Der Vorschlag sieht vor, ab 2029 nicht nur alle Flüge innerhalb der EU, sondern auch Flüge zu Flughäfen in einem Umkreis von 5.000 km um den Frankfurter Flughafen (geografisches Zentrum der EU) zu inkludieren. Eine Ausweitung des aktuell bestehenden EU-ETS könnte erhebliche Mehrkosten verursachen. Des Weiteren soll der Anreizmechanismus der EU ausgeweitet werden, um zusätzliche Kosten für nachhaltige Treibstoffe (SAF) auch auf Langstreckenflügen zu mindern. Ob und in welchem Umfang dies Mehrkosten aus der Erweiterung des EU-ETS kompensieren kann, wird abhängig von der konkreten Umsetzung der Reformvorschläge sein.

Aufgrund offener Tarifverträge mit verschiedenen Beschäftigtengruppen innerhalb der Lufthansa Group besteht weiterhin das Risiko von Arbeitskämpfen. Zugleich sind derzeit Bemühungen der Tarifpartner erkennbar, zu einem lösungsorientierten Verhandlungsmodus zurückzufinden.

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidung, mit der die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Im Mai 2023 hat das Gericht der Europäischen Union der Nichtigkeitsklage im Hinblick auf die der Deutschen Lufthansa AG vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland gewährte Stabilisierung in Höhe von 6 Mrd. EUR stattgegeben und die entsprechende Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission wegen materieller Rechtsfehler aufgehoben. Die Deutsche Lufthansa AG hat gegen das Urteil in erster Instanz ein Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt, das dieser am 23. April 2026 im Ergebnis

aber mit modifizierter Begründung zurückgewiesen hat. Dennoch ist der Europäische Gerichtshof überwiegend der Argumentation der Deutschen Lufthansa AG in wesentlichen Punkten gefolgt und hat das Urteil des Gerichts der Europäischen Union aus Mai 2023 in weiten Teilen revidiert. Wie in ähnlich gelagerten Fällen hat die Europäische Kommission bereits im Juli 2024 ein förmliches Prüfverfahren hinsichtlich einer erneuten Genehmigung eröffnet. Da die Stabilisierungsmaßnahmen bereits beendet sind und die Deutsche Lufthansa AG die ihr gewährten Stabilisierungsmittel vollständig zurückgezahlt hat, besteht kein unmittelbares Rückzahlungsrisiko. Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen und Zahlungen für Verstöße gegen die ursprüngliche Beihilfeentscheidung im Rahmen einer neuen Beihilfeentscheidung sein.

Unter Berücksichtigung aller bekannten Sachverhalte und des in der Finanzplanung unterstellten Szenarios werden gegenwärtig keine Risiken identifiziert, die entweder einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Lufthansa Group gefährden.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Für die Weltwirtschaftsleistung im Jahr 2026 wird gemäß S&P Global mit 2,3 % ein niedrigeres Wachstum als im Vorjahr erwartet (Vorjahr: 2,9 %). Für Europa wird erwartet, dass das Wirtschaftswachstum im Jahr 2026 mit 0,9 % deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird (Vorjahr: 1,7 %).

Hinsichtlich des Ölpreises deuten die Terminkurse per 30. Juni 2026 auf ein konstantes Ölpreisniveau in der zweiten Jahreshälfte 2026 gegenüber dem Stand von Ende Juni 2026 hin. Volatile Preisentwicklungen sind jedoch auch für die zweite Jahreshälfte 2026 nicht auszuschließen. So hat der wiederaufflammende Konflikt im Nahen Osten Anfang Juli erneut zu einem starken Anstieg des Ölpreises geführt.

Entwicklung des Bruttoinlandprodukts (BIP) [1]

in %	2026	2027	2028	2029	2030
Welt	2,3	2,8	2,9	2,8	2,7
Europa	0,9	1,4	1,8	1,7	1,7
Deutschland	0,6	1,0	1,4	1,2	1,3
Nordamerika	1,9	2,3	2,3	2,0	2,0
Südamerika [2]	1,9	2,5	2,8	2,9	2,8
Asien/Pazifik	3,9	3,9	4,0	4,0	3,8
China	4,6	4,4	4,4	4,5	4,3
Naher Osten	-1,3	7,5	4,2	3,4	2,9
Afrika	4,0	4,1	4,2	4,3	4,2

Quelle: S&P Global per 15. Juli 2026.
[1] Prognosewerte.
[2] Exklusive Venezuela.

Wachstum, Inflation und Beschäftigung bestimmen weiterhin die Geldpolitik der Notenbanken, die aktuell maßgeblich vom Nahost-Konflikt und den daraus resultierenden Energiepreisrisiken beeinflusst wird. Die US-Notenbank hat den Leitzins entsprechend seit Ende 2025 unverändert bei 3,75 % belassen. Bleibt die Inflation angesichts der gestiegenen Energiepreise erhöht, ist künftig eher mit einer Zinsanhebung zu rechnen.

Im Euroraum liegt die Inflation deutlich über dem Zielwert von 2 %. Die Europäische Zentralbank hat darauf im Juni 2026 mit einer Zinserhöhung reagiert und weitere Straffungsschritte werden von Marktteilnehmern nicht ausgeschlossen. Zum Jahresende prognostizieren Analysten eine Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar.

Für das Jahr 2026 erwartet die EU-Kommission eine Inflationsrate von 3,0 % im Euroraum. In Deutschland wird mit einem erhöhten Inflationsniveau von 2,9 % gerechnet.

Branchenausblick

Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre Prognose für das Jahr 2026 im Juni herabgesetzt. Ursache sind die Auswirkungen der Krise im Nahen Osten. Höhere Treibstoffkosten, Störungen im Luftraum und längere Flugstrecken belasten das Wachstum, wobei die zugrunde liegende Reisebereitschaft nicht vollständig eingebrochen ist, sondern sich lediglich abgeschwächt hat.

Für die weltweit verkauften Passagierkilometer wird nun für 2026 ein Wachstum von 2 % prognostiziert, was eine deutliche Verlangsamung gegenüber den letzten Jahren darstellt (Vorjahr: 5 %). Zuvor wurde auch für 2026 ein Wachstum von 5 % prognostiziert. In der Prognose der IATA gibt es ausgeprägte regionale Unterschiede. Der Nahe Osten sieht sich aufgrund von Luftraumbeschränkungen mit einem starken Rückgang konfrontiert, während Afrika und der asiatisch-pazifische Raum dank der Umleitung des Flugverkehrs wachsen.

Für das Frachtgeschäft geht die IATA aktuell davon aus, dass die weltweit verkauften Tonnenkilometer im Jahr 2026 um 1 % steigen werden (Vorjahr: 3 %). Zuvor wurde ein Wachstum von 3 % prognostiziert.

Insgesamt rechnet die IATA für die weltweite Airline-Industrie mit einem Gewinn im Jahr 2026 von 23,0 Mrd. USD (Vorjahr: 45,0 Mrd. USD). Zuvor wurde ein Gewinn von 41,0 Mrd. USD prognostiziert.

Ausblick Lufthansa Group

Ausblick ist Unsicherheiten unterworfen
Angesichts der kurzfristigen Buchungszyklen im Passagiergeschäft, des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts, der Unsicherheiten im geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld, der Unklarheit hinsichtlich des weiteren Verlaufs der Tarifverhandlungen und möglicher Streiks verschiedener Berufsgruppen sowie der Ungewissheit bezüglich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge, unterliegt der Finanzausblick der Lufthansa Group einer erhöhten Prognoseunsicherheit.

So ist die operative und finanzielle Entwicklung insbesondere in hohem Maße von der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Diese führt aktuell zu operationellen Beeinträchtigungen, beispielsweise durch die temporäre Streichung von Flugverbindungen in die Golfregion. Gleichzeitig ist eine deutlich gestiegene Nachfrage auf Routen insbesondere nach Asien und Afrika zu verzeichnen. Diese ist ebenfalls zurückzuführen auf die Situation im Nahen Osten, insbesondere an den Drehkreuzen am Golf, die zu Verschiebungen bei den Passagierströmen führt.

Der signifikante Anstieg der Kerosinpreise belastet die Kostenposition der Lufthansa Group Passagier-Airlines erheblich, obwohl der Kerosinbedarf für das laufende Jahr bereits zu rund 86 % durch die Treibstoffpreissicherung über Derivate auf verschiedene Mineralölprodukte abgesichert ist.

Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Ausblick, insbesondere handelspolitische Spannungen, Ressourcen- und Lieferengpässe sowie die Auswirkungen der Inflationsbekämpfung seitens der großen Notenbanken können die Kundennachfrage potenziell wesentlich beeinflussen. ↗ **Chancen- und Risikobericht.**

Maßnahmen zur beschleunigten Strategieumsetzung eingeleitet
In Reaktion auf die aktuelle Lage hat die Lufthansa Group ihre Strategie-Umsetzung beschleunigt und dabei alle operativen Flugzeuge von Lufthansa CityLine aus dem Angebot genommen. Zusätzlich wurden weitere Maßnahmen zur Kapazitätssenkung eingeleitet wie etwa die Ausflottung alter Flugzeugmuster.
↗ **Wesentliche Ereignisse.**

Das Maßnahmenpaket entfaltet einen überproportionalen Einspareffekt bei den Treibstoffkosten. Einerseits werden besonders ineffiziente Flugzeuge vorzeitig aus dem Flugbetrieb genommen. Zum anderen reduziert die eingesparte Kerosinmenge den nicht abgesicherten Teil des Treibstoffbedarfs der Lufthansa Group.

Lufthansa Group prognostiziert für das Geschäftsjahr 2026 ein Adjusted EBIT zwischen 1,7 und 2,2 Mrd. EUR

Für das Geschäftsjahr 2026 erwartet die Lufthansa Group, dass die angebotene Kapazität der Netzwerk- und der Punkt-zu-Punkt-Airlines ungefähr das Vorjahresniveau erreichen wird. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch einen Anstieg von rund 0 bis 2 % erwartet.

Die Lufthansa Group prognostiziert für das Geschäftsjahr 2026 unverändert einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse. Des Weiteren erwartet sie ein Adjusted EBIT zwischen 1,7 und 2,2 Mrd. EUR. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr erwartet. Das obere Ende der Bandbreite repräsentiert weiterhin ein Ergebnis deutlich über Vorjahr.

Die Bandbreite reflektiert die deutlich höheren Unsicherheiten und erhöhten Risiken hinsichtlich der Frage, in welchem Ausmaß der Anstieg der Treibstoffkosten infolge der Krise im Nahen Osten durch höhere Erlöse ausgeglichen werden kann. Hierbei wird erwartet, dass sich die Entwicklung auf den Asien-, Afrika- und Transatlantikstrecken positiv auf die Umsatzerlöse auswirkt. Treiber hierfür sind insbesondere die anhaltend hohe Nachfrage sowie die positive Entwicklung der Durchschnittserlöse infolge von Ticketpreiserhöhungen. Eine weitere Umsatzsteigerung wird von dem aktuell starken Frachtgeschäft erwartet.

Die Nettoinvestitionen ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen werden im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich bei rund 2,5 Mrd. EUR liegen. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch Nettoinvestitionen von 2,9 Mrd. EUR erwartet. Der Grund für die veränderten Erwartungen liegt in weniger Flugzeugauslieferungen als ursprünglich geplant.

Unter Einbezug der prognostizierten Ergebnisentwicklung wird für das Geschäftsjahr 2026 ein Adjusted Free Cashflow von rund 0,9 Mrd. EUR erwartet.

Der Ausblick für die einzelnen Geschäftsfelder der Lufthansa Group stellt sich wie folgt dar:

Für das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines erwartet die Lufthansa Group unverändert einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse, basierend auf dem anhaltend starken Nachfrageumfeld. Es wird ein Adjusted EBIT von 750 bis 1.150 Mio. EUR erwartet. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr erwartet.

Für das Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines wird ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse erwartet. Dieser wird unter anderem vom voranschreitenden Aufbau des Eurowings Holidays Geschäfts getrieben. Das Adjusted EBIT wird voraussichtlich zwischen -50 und 20 Mio. EUR liegen. In ihrer bisherigen Prognose hatte die Lufthansa Group noch ein Adjusted EBIT zwischen 0 und 20 Mio. EUR erwartet.

Wesentliche Ergebnistreiber der prognostizierten Bandbreiten in den beiden Geschäftsfeldern Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines sind die Entwicklung der Treibstoffkosten sowie die Entwicklung der Stückerlöse im weiteren Jahresverlauf. Insbesondere die in der jüngeren Vergangenheit zunehmende Volatilität der Treibstoffpreise sowie die erheblich verkürzten Buchungszyklen im Passagier Airline Geschäft erschweren die Prognosefähigkeit und sind ausschlaggebend für die prognostizierte Bandbreite.

Für das Geschäftsfeld Logistik rechnet die Lufthansa Group unverändert mit einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse und einem deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr.

Für das Geschäftsfeld Technik wird unverändert ein klarer Anstieg der Umsatzerlöse sowie ein deutlicher Anstieg des Adjusted EBIT erwartet.

Leichte Verringerung der CO_2-Emissionen pro Passagierkilometer erwartet

Im Geschäftsjahr 2026 hat die Lufthansa Group das Ziel, an ihre Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Umweltauswirkungen anzuknüpfen. Vor allem die fortgesetzte Flottenmodernisierung wird voraussichtlich einen positiven Effekt auf den spezifischen CO_2-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, haben. Die Lufthansa Group erwartet deshalb, dass sich die spezifischen CO_2-Emissionen gegenüber Vorjahr leicht verringern werden.

Prognose wesentlicher KPIs

		Ergebnis 2025	Prognose 2026
Umsatz	Mio. €	39.597	Klarer Anstieg
Adjusted EBIT	Mio. €	1.960	1,7 – 2,2 Mrd. EUR
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.460	rund 2,5 Mrd. EUR
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.188	rund 0,9 Mrd. EUR

Zwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	April - Juni 2026	April - Juni 2025
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15.748	15.009	9.077	8.643
Andere Betriebserlöse	4.139	3.440	2.064	1.679
Umsatzerlöse	**19.887**	**18.449**	**11.141**	**10.322**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	460	429	221	228
Sonstige betriebliche Erträge[1)]	1.099	1.150	513	644
Materialaufwand	-12.594	-11.402	-7.034	-6.021
Personalaufwand	-4.982	-4.829	-2.494	-2.443
Abschreibungen[2)]	-1.338	-1.209	-719	-604
Sonstige betriebliche Aufwendungen[3)]	-2.601	-2.564	-1.284	-1.399
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**-70**	**24**	**343**	**727**
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	-126	54	-33	102
Übriges Beteiligungsergebnis	58	42	36	32
Zinserträge	106	201	67	149
Zinsaufwendungen	-235	-293	-118	-163
Übrige Finanzposten	-99	89	-82	153
Finanzergebnis	**-295**	**93**	**-131**	**273**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**-365**	**117**	**213**	**1.000**
Ertragsteuern	-165	11	-81	7
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**-530**	**128**	**132**	**1.007**
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	**-7**	**11**	-7	**11**
Ergebnis nach Ertragsteuern	**-537**	**139**	**125**	**1.018**
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	5	12	2	6
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**-542**	**127**	**123**	**1.012**
"Unverwässertes" Ergebnis je Aktie in €	**-0,45**	**0,11**	**0,10**	**0,84**
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**-0,45**	0,10	**0,11**	0,84
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	**–**	0,01	**-0,01**	–
"Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	**-0,45**	**0,11**	**0,10**	**0,84**
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**-0,45**	0,10	**0,11**	0,84
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	**–**	0,01	**-0,01**	–

[1)] Im Kumulativwert sind 14 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR) aus der Auflösung von Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen enthalten.
[2)] Im Kumulativwert sind 7 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) aus Abschreibungen auf langfristige Forderungen enthalten.
[3)] Im Kumulativwert sind 31 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	April - Juni 2026	April - Juni 2025
Ergebnis nach Ertragsteuern	**-537**	**139**	**125**	**1.018**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge				
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	67	-132	21	-33
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	-2	6	10	6
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge Reserve	1.793	-1.548	-159	-1.152
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	16	85	208	-23
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	2	-7	0	-5
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-418	361	-17	289
	1.458	**-1.235**	**64**	**-918**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	441	304	360	-49
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	-1	–	-13	–
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	5	6	5	-1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-41	-184	-5	10
	404	**126**	**347**	**-40**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	**1.862**	**-1.109**	**410**	**-958**
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	**1.325**	**-970**	**535**	**60**
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	7	6	3	2
Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	**1.318**	**-976**	**532**	**58**

Konzernbilanz – Aktiva

in Mio. €	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2025
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer[1]	1.025	1.021	1.019
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	325	331	310
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19.755	19.820	19.045
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	2.298	2.270	2.250
Übriges Sachanlagevermögen[2]	3.437	3.316	2.976
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	912	1.034	965
Übrige Beteiligungen	290	294	245
Langfristige Wertpapiere	23	22	24
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.528	1.533	985
Derivative Finanzinstrumente	257	238	384
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	43	47	50
Ertragsteuerforderungen	46	46	50
Latente Steueransprüche	2.039	2.264	2.901
Langfristige Vermögenswerte	**31.979**	**32.236**	**31.205**
Vorräte	1.703	1.645	1.626
Vertragsvermögenswerte	485	449	435
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	5.733	4.587	4.687
Derivative Finanzinstrumente	1.055	340	373
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	468	267	450
Ertragsteuerforderungen	337	322	378
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.345	6.988	6.790
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.799	1.160	1.800
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	970	401	391
Kurzfristige Vermögenswerte	**18.895**	**16.158**	**16.932**
Bilanzsumme	**50.874**	**48.394**	**48.137**

[1] Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.
[2] Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31.12.2025: 30 Mio. EUR) enthalten.

Konzernbilanz – Passiva

in Mio. €	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2025
Gezeichnetes Kapital	3.077	3.070	3.068
Kapitalrücklage	285	269	265
Gewinnrücklagen	6.020	6.553	5.371
Übrige neutrale Rücklagen	2.724	1.757	1.588
Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	**12.105**	**11.649**	**10.292**
Minderheitenanteile	65	62	50
Eigenkapital	**12.171**	**11.711**	**10.342**
Pensionsrückstellungen	2.148	2.364	2.470
Sonstige Rückstellungen	908	821	859
Finanzschulden	12.379	12.106	11.214
Vertragsverbindlichkeiten	25	25	7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	47	47	42
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	47	43	46
Derivative Finanzinstrumente	472	743	992
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	661	594	594
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**16.685**	**16.742**	**16.225**
Sonstige Rückstellungen	929	1.147	871
Finanzschulden	2.446	2.421	2.807
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.627	6.123	5.838
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	7.191	5.389	7.406
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.998	3.085	2.859
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	929	780	859
Derivative Finanzinstrumente	249	462	522
Ertragsteuerverpflichtungen	649	536	407
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	0	0	0
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**22.019**	**19.941**	**21.570**
Bilanzsumme	**50.874**	**48.394**	**48.137**

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Übrige neutrale Rücklagen: Marktbewertung Finanzinstrumente	Übrige neutrale Rücklagen: Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Übrige neutrale Rücklagen: Neubewertungsrücklage (Sukzessiverwerbe)	Übrige neutrale Rücklagen: Sonstige neutrale Rücklagen	**Summe übrige neutrale Rücklagen**	Gewinnrücklagen	**Anteil der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital**	Nicht beherrschende Anteile	**Gesamt Eigenkapital**
Stand am 01.01.2025	**3.068**	**265**	**1.084**	**1.044**	**236**	**368**	**2.732**	**5.477**	**11.542**	**52**	**11.594**
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	–	127	127	12	139
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	-1.096	-132	–	-1	-1.229	126	-1.103	-6	-1.109
Gesamtergebnis der Periode	**–**	**–**	**-1.096**	**-132**	**–**	**-1**	**-1.229**	**253**	**-976**	**6**	**-970**
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	–	–	–	–	–	9	9	–	9	–	9
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	76	–	–	–	76	–	76	–	76
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	-359	-359	-8	-367
Stand am 30.06.2025	**3.068**	**265**	**64**	**912**	**236**	**376**	**1.588**	**5.371**	**10.292**	**50**	**10.342**
Stand am 01.01.2026	**3.070**	**269**	**249**	**929**	**236**	**343**	**1.757**	**6.553**	**11.649**	**62**	**11.711**
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	–	-542	-542	5	-537
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	1.388	67	–	0	1.455	405	1.860	2	1.862
Gesamtergebnis der Periode	**–**	**–**	**1.388**	**67**	**–**	**0**	**1.455**	**-137**	**1.318**	**7**	**1.325**
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	–	–	–	–	–	1	1	–	1	–	1
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	-489	–	–	–	-489	–	-489	–	-489
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	7	16	–	–	–	–	–	–	23	–	23
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	-396	-396	-4	-400
Stand am 30.06.2026	**3.077**	**285**	**1.148**	**996**	**236**	**343**	**2.724**	**6.020**	**12.105**	**65**	**12.171**

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	April - Juni 2026	April - Juni 2025
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zu Periodenbeginn	**1.160**	**1.790**	**1.077**	**1.708**
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen einschließlich Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-372	117	206	1.000
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1.338	1.209	719	604
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)	46	66	24	24
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-162	-8	-3	-5
Beteiligungsergebnis	68	-96	-3	-134
Zinsergebnis	129	92	52	14
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-87	33	-36	-67
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	48	-199	54	-228
Veränderung Trade Working Capital	1.402	1.756	-563	-112
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-146	-139	-268	-82
Nettozu-/-abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit	**2.264**	**2.831**	**181**	**1.014**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.100	-1.616	-1.016	-810
Investitionen in Finanzanlagen	-42	-21	-26	-8
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	-73	-175	-39	-67
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	1	-	0	0
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	2	9	0	9
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	-4	-335	-4	-7
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	0	-	0	0
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	1.062	22	567	-6
Zinseinnahmen	101	140	54	80
Erhaltene Dividenden	58	42	37	32
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit	**-996**	**-1.934**	**-428**	**-777**
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-5.239	-6.681	-3.023	-2.969
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	5.869	6.617	3.309	3.325
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	**-366**	**-1.998**	**-142**	**-421**

Konzern-Kapitalflussrechnung (Fortsetzung)

in Mio. €	Jan. - Juni 2026	Jan. - Juni 2025	April - Juni 2026	April - Juni 2025
Aufnahme Finanzschulden	1.423	1.413	1.423	522
Rückführung Finanzschulden	-2.000	-1.294	-235	-301
Gewinnausschüttung	-400	-368	-399	-361
Zinsausgaben und ähnliche Zahlungen	-288	-563	-107	-354
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	**-1.264**	**-812**	**681**	**-494**
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**634**	**21**	**720**	**99**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	6	-11	2	-7
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 30.06.2026	**1.799**	**1.800**	**1.799**	**1.800**
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.345	6.790	6.345	6.790
Flüssige Mittel	**8.144**	**8.590**	**8.144**	**8.590**
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel	-4	102	448	-247

Anhang

1. Angewendete Standards, Konsolidierungskreisveränderungen und Bilanzierungsgrundsätze

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde gemäß den in der Europäischen Union (EU) anzuwendenden IFRS Accounting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt. Der vorliegende Zwischenbericht zum 30. Juni 2026 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 erstellt; die Darstellung erfolgt in verkürzter Form.

Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses wurden die zum 1. Januar 2026 gültigen Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2026 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zugrunde lagen. Die erstmals ab dem 1. Januar 2026 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und es ergab sich somit keine Notwendigkeit von rückwirkenden Anpassungen.

Im Berichtszeitraum gab es keine wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis. Die Deutsche Lufthansa AG hat jedoch im zweiten Quartal 2026 ihre Option zum Erwerb der Mehrheit an ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A. (ITA Airways) ausgeübt. Die Beteiligung wird dadurch von 41 auf 90 Prozent steigen. Der Vollzug der Transaktion steht unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen, vor allem durch die Europäische Kommission und das US-amerikanische Department of Justice (DOJ), und wird für das erste Quartal 2027 erwartet. Nach Vollzug der Transaktion werden ITA Airways und ihre Tochtergesellschaften als vollkonsolidierte Gesellschaften in den Konzernabschluss einbezogen. Eine Kaufoption erlaubt es der Deutschen Lufthansa AG, ihren Anteil im Jahr 2028 auf 100 Prozent aufzustocken.

2. Für den Zwischenabschluss bedeutsame Sachverhalte und Aussage zur Unternehmensfortführung

Der Geschäftsverlauf Lufthansa Group war im ersten Halbjahr 2026 wesentlich von den Auswirkungen der Krise im Nahen Osten beeinflusst. Vor allem der Anstieg des Kerosinpreises wirkte sich belastend auf die operative und finanzielle Entwicklung aus. Demgegenüber beeinflusste die starke Nachfrage auf den Asien- und Afrikastrecken die Verkehrsleistung positiv. Belastend wirkten sich zudem die Streiks der VC und der UFO aus.

Die Netzwerk-Airlines und die Punkt-zu-Punkt-Airlines konnten ihre Erlöse primär aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse sowie eines gestiegenen Sitzladefaktors steigern. Negativ auf die Verkehrsleistung wirkten sich die zuvor genannten Sachverhalte aus.

Im Geschäftsfeld Logistik konnte die positive operative und finanzielle Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 aufgrund gestiegener Durchschnittserlöse und eines höheren Absatzes fortgesetzt werden.

Das Wachstum sowie die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Technik beruhte weiterhin auf einer starken Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen, wobei sich die geopolitischen Krisen im zweiten Quartal in reduzierten Flugstunden und einer daraus resultierenden Abschwächung der Nachfrage nach bestimmten MRO-Leistungen bemerkbar machten. Belastend wirkten sich die Kursentwicklung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie US-Zölle aus.

Im Berichtszeitraum kam es aus der operativen Geschäftstätigkeit zu einem Mittelzufluss von 2.264 Mio. EUR, welcher sich überwiegend aufgrund der saisontypischen, positiven Veränderung des Trade Working Capital ergab. Im Wesentlichen ist diese durch Zuflüsse aus Ticketverkäufen bedingt. Die Lufthansa Group hat im ersten Halbjahr 2026 Transaktionen über den Verkauf und die Rückmietung von einem Kurz- und sechs Langstreckenflugzeugen abgeschlossen, welche maßgeblich für die Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen in der Kapitalflussrechnung sind.

Zum 30. Juni 2026 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 7,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 8,1 Mrd. EUR). Daneben belaufen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 0,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,5 Mrd. EUR). Weiterhin stehen zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 2,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR) zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich damit die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group auf 10,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 11,1 Mrd. EUR).

Auf Basis der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und des voraussichtlichen Kundenverhaltens aktualisiert die Lufthansa Group regelmäßig ihre Erfolgs- und Liquiditätsplanung im Hinblick auf sich verändernde Rahmenparameter für die erwartete Geschäftsentwicklung. Die wesentlichen Unsicherheitsfaktoren stellen derzeit die internationalen Handelskonflikte sowie die Kriege im Nahen Osten und in der Ukraine dar. Derartige geopolitische Unsicherheiten und deren wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der gesamten Luftfahrtindustrie und der Lufthansa Group dar. Die genannten Faktoren können sich sowohl in ungünstigen Angebotssituationen auf der Beschaffungsseite als auch in

Nachfrageveränderungen auf der Absatzseite und damit einhergehenden nachteiligen Preisentwicklungen manifestieren. Vor dem Hintergrund der anhaltenden geopolitischen Konflikte im Nahen Osten haben sich die Energiepreise, einschließlich der Kerosinpreise, signifikant erhöht. Zudem sind in Abhängigkeit von der Dauer des Konflikts lokale Versorgungsengpässe nicht auszuschließen. Weitere Unsicherheiten bestehen im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung und weiterer potenzieller Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns auch vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

3. Erläuterungen zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

Umsatzerlöse

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2026	Europa[1]	Nordamerika[1]	Mittel- und Südamerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Netzwerk-Airlines	12.589	8.574	2.484	270	923	122	216
Lufthansa German Airlines	7.329						
SWISS[2]	3.311						
Austrian Airlines	1.165						
Brussels Airlines	785						
Punkt-zu-Punkt-Airlines[2]	1.352	1.333	6	1	3	2	7
Logistik	1.807	734	179	60	757	10	67
Summe	**15.748**	**10.641**	**2.669**	**331**	**1.683**	**134**	**290**

[1] Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
[2] Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2025	Europa[1]	Nordamerika[1]	Mittel- und Südamerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Netzwerk-Airlines[3]	12.183	7.962	2.667	268	909	167	211
Lufthansa German Airlines	7.333						
SWISS[2]	3.009						
Austrian Airlines	1.125						
Brussels Airlines	716						
Punkt-zu-Punkt-Airlines[3]	1.276	1.238	16	2	16	4	1
Logistik	1.548	651	158	51	623	15	50
Summe	**15.009**	**9.851**	**2.841**	**321**	**1.548**	**186**	**262**

[1] Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
[2] Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.
[3] Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2026	Europa[1]	Nordamerika[1]	Mittel- und Südamerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Technik	3.468	887	1.256	176	828	261	60
Technikleistungen	3.118						
Sonstige Betriebserlöse	350						
Netzwerk-Airlines	281	248	16	1	13	1	2
Punkt-zu-Punkt-Airlines	66	65	–	–	–	1	–
Logistik	86	55	21	–	6	4	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	238	168	20	9	25	11	5
EDV-Leistungen	177						
Übrige	61						
Summe	**4.139**	**1.423**	**1.313**	**186**	**872**	**278**	**67**

[1] Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2025	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Süd-amerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Technik	2.865	737	1.013	134	712	209	60
Technikleistungen	2.544						
Sonstige Betriebserlöse	321						
Netzwerk-Airlines[2]	269	241	12	1	12	1	2
Punkt-zu-Punkt-Airlines[2]	10	10	–	–	–	–	–
Logistik	81	44	24	1	8	4	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	215	147	22	9	21	11	5
EDV-Leistungen	167						
Übrige	48						
Summe	**3.440**	**1.179**	**1.071**	**145**	**753**	**225**	**67**

[1] Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
[2] Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

Materialaufwand

Der Materialaufwand entwickelte sich im Berichtszeitraum wie folgt:

Materialaufwand

in Mio. €	2026	2025
Betriebsstoffe für Flugzeuge	4.176	3.536
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.073	1.756
Bezogene Waren	43	40
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	**6.292**	**5.332**
Gebühren	2.585	2.666
Fremdleistungen Technik	1.719	1.566
Charteraufwand	612	561
Borddienstleistungen	611	587
Fremdleistungen EDV	189	192
Flugunregelmäßigkeiten	136	101
Übrige bezogene Leistungen	451	398
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	**6.303**	**6.070**
	12.594	**11.402**

Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

Vor dem Hintergrund des starken Anstiegs der Kerosinpreise, die nur zum Teil durch entsprechende Sicherungsgeschäfts ausgeglichen werden, sowie der mit dem Konflikt im Nahen Osten einhergehenden Auswirkungen auf das angebotene Streckennetz und Kundenverhalten wurden die kurzfristigen Planungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (im Folgenden: CGU) im Konzern angepasst. Gegenläufig entwickelten sich die Durchschnittserlöse durch die veränderte Marktsituation positiv. Unter Berücksichtigung der in den Planungen vorgesehenen Unsicherheitsabschläge führt diese Entwicklung in den fortgeschriebenen Planungen der CGUs Lufthansa German Airlines, Eurowings, Austrian Airlines und Brussels Airlines zu einer Unterschreitung der in den letzten Werthaltigkeitstest zugrunde gelegten Planwerte. Daher wurden die in die Werthaltigkeitstests einfließenden Cashflows für diese Einheiten zum Stichtag aktualisiert. Die Anpassungen betrafen jedoch lediglich das laufende sowie das Jahr 2027, während die Unternehmensleitung für die Jahre ab 2028 von einer Rückkehr auf den bisherigen

Ergebnispfad der Planung und damit nicht von einer nachhaltigen Ergebnisverschlechterung ausgeht. Hierfür spricht, dass die im Konzern und speziell bei Lufthansa Airlines eingeleiteten Rentabilitätsmaßnahmen („Turn-around“, „T.O.M.“) in ihrer Umsetzung planmäßig verlaufen. Die Berechnungen haben die Werthaltigkeit der genannten CGUs auch unter Berücksichtigung der Plananpassungen bestätigt.

Der für die Werthaltigkeitsbeurteilung verwendete Diskontierungssatz wurde ebenfalls überprüft. Insgesamt ergaben sich dabei keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine wesentliche Erhöhung der für die Werthaltigkeitstests heranzuziehenden Diskontierungssätze. Für die von negativen Planabweichungen betroffenen CGUs wurden aus Vorsichtsgründen ergänzend Sensitivitätsrechnungen unter Verwendung leicht erhöhter Diskontierungssätze durchgeführt. Auch diese Analysen ergaben keinen Wertminderungsbedarf.

Flugzeuge und Reservetriebwerke

Im Berichtszeitraum wurden fünf neu erworbene Flugzeuge der Airbus A320-Familie, ein Airbus A350 und sieben Boeing 787 eingeflottet. Ein Airbus A320-Flugzeug wurde aus einem Leasingverhältnis zurück erworben. Demgegenüber wurden eine Boeing 747-8, ein Airbus A340-300 und zwei Airbus A340-600 veräußert. Zwei Airbus A320 und ein Airbus A321 wurden ausgeflottet. Zwei Airbus A319 und ein Airbus A330 wurden an den Leasinggeber zurückgegeben. Ein Airbus A320, zwei Airbus A350 und vier Boeing 787 wurden veräußert und direkt vom Erwerber zurückgemietet.

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Ausflottung von Langstreckenflugzeugmustern wurden die für den Abgangszeitpunkt erwarteten Restwerte sowie die verbleibenden Restnutzungsdauern überprüft. Bei den mehr als zwanzig Jahre alten Flugzeugen der Airbus-A340-Flotte ergaben sich hieraus Anpassungen der Restwerte, die zu zusätzlichen planmäßigen Abschreibungen führten. Zudem sind bei Flugzeugen dieses Musters außerplanmäßige Abschreibungen für die verkauften bzw. zum Verkauf gehaltenen Flugzeuge angefallen.

Latente Steuern

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit der aktivierten latenten Steuern, insbesondere auf Verlustvorträge, wurden unveränderte Beurteilungskriterien angewendet. Die in den letzten Jahren entstandenen Verluste waren das Ergebnis einer Kumulation von exogenen Faktoren (Pandemie, Zuliefer- und Systempartnerengpässe, Ukraine- und Nahost-Krieg), die in dieser Zusammenballung außerordentlich waren und sich in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht wiederholen werden. Die grundsätzliche nachhaltige Profitabilität der Branche und insbesondere der Organschaft der Deutschen Lufthansa AG wird hierdurch nicht infrage stellt. Die Deutsche Lufthansa AG hat bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass sie über langfristige Zeiträume nachhaltig positive steuerliche Ergebnisse erzielt. Ab dem Jahr 2027 und für die Folgejahre werden dementsprechend weiterhin positive steuerliche Ergebnisse erwartet. Steuerliche Verlustvorträge unterliegen in Deutschland zwar keiner zeitlichen Nutzungsbegrenzung, dennoch kann ihre steuerliche Nutzung aus anderen Gründen ausgeschlossen sein, wobei die Unsicherheit hierüber mit der Länge des Planungszeitraums zunimmt. Dementsprechend sind latente Steueransprüche auf Verlustvorträge nur insoweit aktiviert als ihre steuerliche Nutzung in den zehn Jahren nach dem Bilanzstichtag tatsächlich erwartet wird.

Im Berichtszeitraum wurden keine weiteren aktiven latenten Steuern auf körperschaftsteuerliche Verlustvorträge aus den im Geschäftsjahr bislang aufgelaufenen steuerlichen Verlusten für die Organschaft in Deutschland, die Steuergruppe in Österreich sowie die Gesellschaften der Brussels Airlines aktiviert.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassten eine Boeing 747, fünf Boeing 787, drei Boeing 767, sieben CRJ900, zwei Embraer 195, acht Airbus A320 sowie fünf Airbus A340. Der Verkauf dieser Flugzeuge ist im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres vorgesehen. Fünf der acht Airbus A320 sowie die fünf Boeing 787 sollen im Rahmen von Sale-and-Leaseback-Transaktionen veräußert und anschließend zurückgeleast werden. Sämtliche Flugzeuge sind dem Segment Netzwerk-Airlines zugeordnet.

Pensionsrückstellungen

Der Zinssatz zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland betrug 4,3 % (31. Dezember 2025: 4,2 %), für die Bestimmung der Verpflichtungen in der Schweiz wurde ein Zinssatz von 1,3 % (31. Dezember 2025: 1,3 %) verwendet.

4. Saisonalität

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist in den Geschäftsfeldern Netzwerk-, Punkt-zu-Punkt-Airlines und Logistik saisonalen Einflüssen ausgesetzt. So sind im Passagiergeschäft die Umsätze im ersten und vierten Quartal wegen des schwächeren Reiseverkehrs üblicherweise niedriger, während im zweiten und dritten Quartal regelmäßig höhere Umsatzerlöse und operative Ergebnisse erzielt werden. Das Segment Logistik realisiert üblicherweise im vierten Quartal die höchsten Umsätze und Ergebnisbeiträge.

5. Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Haftungsverhältnisse

in Mio. €	30.06.2026	31.12.2025
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.233	2.185
Aus Gewährleistungsverträgen	315	313
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	15
	2.551	**2.513**

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wurde auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Eventualverbindlichkeiten mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 17 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2025: 17 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 30. Juni 2026 beliefen sich die steuerlichen Risiken, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, auf rund 700 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2025: 700 Mio. EUR).

Ende Juni 2026 bestand ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von 21,1 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2025 betrug das Bestellobligo 17,9 Mrd. EUR. In beiden Beträgen sind die zur Absicherung der Investitionsauszahlungen abgeschlossenen Fremdwährungssicherungsgeschäfte nicht berücksichtigt. Das Bestellobligo erhöhte sich im Wesentlichen infolge der Neubestellung von jeweils zehn Boeing B787 und Airbus A350-Flugzeugen sowie aufgrund von Währungseffekten. Gegenläufig wirkten die Abschlusszahlungen für neu ausgelieferte Flugzeuge und geleistete Anzahlungen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Lufthansa Group hat am 30. Juli 2026 ein Angebot im Bieterprozess um TAP Air Portugal bei Parpública, der portugiesischen Gesellschaft für Staatsbeteiligungen, eingereicht. Mit dem Erwerb zunächst einer Minderheitsbeteiligung soll eine langfristige Partnerschaft zwischen der Lufthansa Group und TAP Air Portugal begründet werden, um die erfolgreiche Zukunft von TAP als nationaler Fluggesellschaft Portugals nachhaltig zu sichern.

Durch die Kooperation würde Lissabon als strategisch wichtiges atlantisches Drehkreuz im Netzwerk der Lufthansa Group gestärkt. Die Konnektivität zwischen Europa und anderen Regionen wie Lateinamerika, Afrika oder Nordamerika könnte ausgebaut werden.

6. Finanzinstrumente und Finanzschulden

Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die einzelnen Stufen sind dabei folgendermaßen definiert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.

Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Zum 30. Juni 2026 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 30.06.2026

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	**4.374**	**4**	**31**	**4.409**
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	3	6	10
Wertpapiere	4.374	1	–	4.375
Beteiligungen	–	–	25	25
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**1.302**	**–**	**1.302**
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	**–**	**1.236**	**–**	**1.236**
Eigenkapitalinstrumente	–	–	–	–
Fremdkapitalinstrumente	–	1.236	–	1.236
Vermögenswerte gesamt	**4.374**	**2.542**	**31**	**6.947**

Bei den Beteiligungen in Stufe 3 werden aus Wesentlichkeitsgründen die Anschaffungskosten als beste Schätzung des Fair Value angesehen.

Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 30.06.2026

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	–	-704	–	-704
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-11	–	-11
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-709	–	-709
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**-1.424**	**–**	**-1.424**

Zum 31. Dezember 2025 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien:

Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 31.12.2025

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	**4.417**	**2**	**25**	**4.444**
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	2	–	2
Wertpapiere	4.417	–	–	4.417
Beteiligungen	–	–	25	25
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**575**	**–**	**575**
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	**–**	**1.242**	**–**	**1.242**
Eigenkapitalinstrumente	–	–	–	–
Fremdkapitalinstrumente	–	1.242	–	1.242
Vermögenswerte gesamt	**4.417**	**1.819**	**25**	**6.261**

Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 31.12.2025

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über GuV	–	-614	–	-614
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	-1	–	-1
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	-1.204	–	-1.204
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**-1.819**	**–**	**-1.819**

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und -swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen sowie den Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

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

Für flüssige Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten wird der Buchwert als realistische Schätzung des beizulegenden Zeitwerts verwendet.

Finanzschulden

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Bei den Anleihen entsprechen die Marktwerte den Börsennotierungen. Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung zugänglicher Marktinformationen (Bloomberg) ermittelt.

Finanzschulden

	30.06.2026		31.12.2025	
in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.003	6.023	6.736	6.719
Schuldscheindarlehen	1.136	1.152	470	496
Kreditlinien	12	11	24	24
Flugzeugfinanzierungen	3.590	3.627	3.716	3.766
Übrige Finanzschulden	100	97	123	121
Summe	**10.841**	**10.910**	**11.068**	**11.126**
Leasingverbindlichkeiten	3.985	n.a.	3.459	n.a.
Summe	**14.825**		**14.527**	

Am 27. Mai 2026 wurde eine Anleihe über 750 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2032 und einen Kupon von 4,125% im Rahmen des Euro Medium Term Note (EMTN) Programms emittiert. Des Weiteren wurden im Berichtszeitraum variabel verzinsliche Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 670 Mio. EUR und einer Laufzeit von drei und fünf Jahren aufgenommen. Eine Anleihe des Euro Medium Term Note (EMTN) Programms über 1.000 Mio. EUR und eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR wurden fristgerecht zurückgezahlt.

7. Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

		30.06.2026	30.06.2025
„Unverwässertes" Ergebnis je Aktie	**€**	**– 0,45**	**0,11**
Konzernergebnis	Mio. €	– 542	127
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		1.199.264.908	1.198.293.192

Das verwässerte Ergebnis entsprach dem unverwässerten Ergebnis.

8. Gezeichnetes Kapital

Grundkapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.077.332.211,20 EUR. Es ist in 1.202.082.895 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt. Im Berichtszeitraum wurde das Grundkapital um 7.168.000 EUR aus dem Genehmigten Kapital B erhöht.

Genehmigtes Kapital

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 12. Mai 2026 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 11. Mai 2031 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 920.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A 2026). 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 30. Juni 2026 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 16.888.962,56 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 83.111.037,44 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 10. Mai 2022 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.044.326,40 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 12. Mai 2026 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.944.000,00 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 11. Mai 2031 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.

Zum 30. Juni 2026 belief sich der Bestand an eigenen Aktien auf 3.105 Stück, 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.

In der Hauptversammlung der Gesellschaft am 12. Mai 2026 wurde eine Dividende von 0,33 EUR je Stückaktie für das Geschäftsjahr 2025 beschlossen. Der Gesamtbetrag der gezahlten Dividende belief sich auf 396 Mio. EUR.

9. Segmentberichterstattung

Die Segmentierung wurde mit Beginn des Geschäftsjahres 2026 geändert. Infolge der strategischen Neuausrichtung, die für die Netzwerkairlines eine vertiefte Integration in den Bereichen Aufbauorganisation und Ablaufsteuerung sowie Finanzsteuerungsrahmen und Kollaboration vorsieht, wurde das Segment Passagier-Airlines der Lufthansa Group in die beiden Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines aufgeteilt. Das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines besteht zukünftig aus Lufthansa Airlines einschließlich Discover Airlines sowie der Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti, SWISS zusammen mit Edelweiss, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Des Weiteren ist die Beteiligung an ITA Airways diesem Segment zugeordnet. Das Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines umfasst Eurowings und die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines. Die Vorjahreswerte der Segmentberichterstattung wurden dementsprechend angepasst.

Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten Jan. - Juni 2026

in Mio. €	Netzwerk-Airlines	Punkt-zu-Punkt-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	12.870	1.418	1.893	3.468	19.648	238	0	19.887
davon Verkehrserlöse	12.307	1.352	1.807	–	15.466	0	282	15.748
Konzerninnenumsätze	510	-5	24	960	1.488	375	-1.863	–
Umsatzerlöse	**13.380**	**1.413**	**1.916**	**4.428**	**21.137**	**613**	**-1.863**	**19.887**
Übrige operative Erträge	413	57	38	219	726	1.044	-427	1.343
Operative Erträge	**13.793**	**1.470**	**1.954**	**4.646**	**21.863**	**1.658**	**-2.291**	**21.230**
Operative Aufwendungen	**14.214**	**1.620**	**1.777**	**4.348**	**21.959**	**1.748**	**-2.317**	**21.390**
davon Materialaufwand	8.294	1.148	1.316	2.882	13.640	226	-1.272	12.594
davon Personalaufwand	3.080	230	237	871	4.418	526	-2	4.942
davon Abschreibungen	959	61	98	80	1.198	51	23	1.272
davon sonstige Aufwendungen	1.882	181	126	514	2.703	945	-1.066	2.582
Operatives Beteiligungsergebnis	**-47**	**-101**	**22**	**16**	**-110**	**42**	**0**	**-68**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-49	-101	7	11	-132	6	0	-126
Adjusted EBIT[1]	**-468**	**-252**	**199**	**315**	**-206**	**-49**	**26**	**-229**
Überleitungspositionen	**92**	**0**	**0**	**21**	**112**	**-33**	**10**	**90**
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-70	0	–	-7	-76	0	0	-76
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-6	0	-1	-12	-18	-22	–	-40
Ergebnis Anlagenabgang	167	0	1	2	169	-11	10	169
Sonstige Überleitungsposten	–	–	–	38	38	–	0	38
EBIT	**-377**	**-252**	**199**	**336**	**-94**	**-81**	**37**	**-138**
Übriges Finanzergebnis								-227
Ergebnis vor Ertragsteuern								-365
Gebundenes Kapital[2]	10.941	374	2.117	5.137	18.569	1.335	45	19.949
davon aus Equity-Beteiligungen	440	227	36	185	888	24	0	912
Segmentinvestitionen	1.851	35	32	112	2.030	64	52	2.146
davon aus Equity-Beteiligungen	1	–	–	3	4	–	–	4
Mitarbeitende zum Stichtag	60.738	5.538	4.407	22.983	93.666	9.639	–	103.305

[1] Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT ↗ Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 11, im Zwischenlagebericht.
[2] Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) abzüglich liquider Mittel und bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten Jan. - Juni 2025

in Mio. €	Netzwerk-Airlines[3]	Punkt-zu-Punkt-Airlines[3]	Logistik	Technik	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung	**Konzern**
Außenumsätze	12.454	1.286	1.629	2.865	18.234	216	0	18.449
davon Verkehrserlöse	11.923	1.276	1.548	–	14.747	1	260	15.009
Konzerninnenumsätze	459	-5	25	1.110	1.589	349	-1.938	–
Umsatzerlöse	**12.913**	**1.281**	**1.654**	**3.975**	**19.823**	**564**	**-1.938**	**18.449**
Übrige operative Erträge	530	90	35	286	942	1.071	-447	1.567
Operative Erträge	**13.443**	**1.372**	**1.689**	**4.261**	**20.766**	**1.635**	**-2.385**	**20.016**
Operative Aufwendungen	**13.654**	**1.447**	**1.573**	**3.965**	**20.638**	**1.668**	**-2.343**	**19.963**
davon Materialaufwand	7.860	972	1.111	2.578	12.521	201	-1.320	11.402
davon Personalaufwand	3.010	220	232	810	4.272	537	-1	4.808
davon Abschreibungen	885	62	101	76	1.124	48	23	1.195
davon sonstige Aufwendungen	1.898	192	129	502	2.721	882	-1.045	2.558
Operatives Beteiligungsergebnis	**97**	**-62**	**18**	**14**	**68**	**28**	**0**	**96**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	94	-62	6	11	49	5	0	54
Adjusted EBIT[1]	**-113**	**-137**	**135**	**310**	**195**	**-5**	**-41**	**149**
Überleitungspositionen	**-12**	**0**	**-2**	**-1**	**-15**	**1**	**-15**	**-29**
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-12	–	–	-2	-13	-1	0	-14
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-10	–	-3	-1	-14	-7	–	-21
Ergebnis Anlagenabgang	10	0	0	2	13	10	-15	8
Sonstige Überleitungsposten	0	–	–	–	0	-2	–	-2
EBIT	**-125**	**-137**	**133**	**309**	**180**	**-5**	**-56**	**120**
Übriges Finanzergebnis								-3
Ergebnis vor Ertragsteuern								117
Gebundenes Kapital[2]	8.916	477	2.190	4.882	16.463	1.410	-309	17.565
davon aus Equity-Beteiligungen	496	273	34	157	961	5	0	965
Segmentinvestitionen	1.716	27	53	93	1.889	48	35	1.972
davon aus Equity-Beteiligungen	326	–	–	6	332	–	-1	331
Mitarbeitende zum Stichtag	61.016	5.458	4.276	22.352	93.102	9.872	–	102.974

[1] Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT ↗ Tabelle "Überleitung Ergebnisse", S. 11, im Zwischenlagebericht.
[2] Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich liquider Mittel und bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).
[3] Darstellung angepasst, da neue Segmentierung ab 01.01.2026.

Außenumsätze nach Regionen Jan. - Juni

	2026			2025		
in Mio. €	Verkehrserlöse[1]	Andere Betriebserlöse	**Umsatzerlöse**	Verkehrserlöse[1]	Andere Betriebserlöse	**Umsatzerlöse**
Europa	10.641	1.423	12.064	9.851	1.179	11.030
davon Deutschland	4.645	511	5.156	4.345	374	4.719
Nordamerika	2.669	1.313	3.982	2.841	1.071	3.912
davon USA	2.363	1.037	3.400	2.532	802	3.334
Mittel- und Südamerika	331	186	517	321	145	466
Asien/Pazifik	1.683	872	2.555	1.548	753	2.301
Nahost	134	278	412	186	225	411
Afrika	290	67	357	262	67	329
Summe	**15.748**	**4.139**	**19.887**	**15.009**	**3.440**	**18.449**

[1] Ermittelt nach Ursprungsverkaufsort.

10. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wie im Anhang zum Konzernabschluss 2025 unter ↗ **Erläuterung 50** (Geschäftsbericht 2025, S. 343 ff.) dargestellt, erbringen die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen und nehmen andererseits auch Leistungen von diesen in Anspruch. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden unverändert zu Marktpreisen abgewickelt.

Nachdem die Kühne Holding AG am 11. Mai 2026 mitgeteilt hatte, dass ihr ein Anteil von 20% am gezeichneten Kapital der Deutschen Lufthansa AG zuzurechnen ist, werden Herr Klaus-Michael Kühne, die Kühne Holding AG sowie die von ihr beherrschten Unternehmen Kühne+Nagel International AG und Aenova Holding GmbH und die von ihr gemeinschaftlich beherrschte Hapag Lloyd AG einschließlich ihrer Tochterunternehmen aufgrund des aus der zurechenbaren Beteiligung abgeleiteten maßgeblichen Einflusses als nahestehende Personen bzw. Unternehmen klassifiziert. Die Geschäftsbeziehungen zu diesen Gesellschaften werden ebenfalls zu Marktpreisen abgewickelt.

Die im ↗ **Vergütungsbericht 2025** (Geschäftsbericht 2025, S. 366 ff.) und unter ↗ **Erläuterung 51** des Anhangs zum Konzernabschluss 2025 (Geschäftsbericht 2025, S. 345) beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

11. Veröffentlichte, aber noch nicht angewandte Rechnungslegungsvorschriften

Der im Geschäftsjahr 2024 veröffentlichten Standards IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“ wird sich vor allem auf den Aufbau der Gewinn- und Verlustrechnung auswirken. Das zukünftig zu berichtende operative Ergebnis weicht in der Definition der einzubeziehenden Sachverhalte vom derzeit berichteten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ab. Das beruht vor allem darauf, dass bislang im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erfasste Aufwendungen und Erträge zukünftig nicht mehr Bestandteil des operativen Ergebnisses sind und aktuell im Finanzergebnis berichtete Sachverhalte zukünftig im operativen Ergebnis auszuweisen sind. Dies betrifft z.B. Kursergebnisse auf Liquiditätsbestände (nicht mehr Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit) oder Ineffektivitäten bei Treibstoffpreissicherungen sowie Zinserträge und -aufwendungen aus Ertragsteuersachverhalten (zukünftig im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit). Das Ausmaß der betraglichen Veränderungen wird derzeit noch untersucht. Die übrigen vom IASB bis zum Veröffentlichungsdatum dieses Berichts verabschiedeten Rechnungslegungsstandardänderungen, die für Geschäftsjahre anzuwenden sind, die nach dem 1. Januar 2026 beginnen, haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Weitere Informationen zu den bis zum Aufstellungszeitpunkt des Zwischenabschluss beschlossenen Änderungen sind im Konzernanhang zum Konzernabschluss 2025 in ↗ **Erläuterung 2** (Geschäftsbericht 2025, S. 261 ff.) dargestellt.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Frankfurt, den 31. Juli 2026

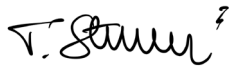
Der Vorstand



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



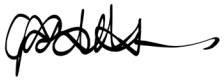
Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Recht,
Arbeitsdirektor



Till Streichert
Mitglied des Vorstands
Finanzen



Dieter Vranckx
Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer



Grazia Vittadini
Mitglied des Vorstands
Chief Technology Officer

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2026, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen unter ergänzender Beachtung des International Standard on Review Engagements „Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity“ (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Eschborn/Frankfurt am Main, 31. Juli 2026

EY GmbH & Co. KG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bösser	Matischiok
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber
Deutsche Lufthansa AG
Venloer Straße 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion
Marc-Dominic Nettesheim (Ltg.)
Patrick Winter
Malte Happel

Kontakt

Marc-Dominic Nettesheim
+ 49 69 696 – 28008

Tim Müller
+ 49 69 696 – 28002

Cornelia Beier
+ 49 69 696 – 28001

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: + 49 69 696 – 28008
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:
↗ **www.lufthansagroup.com/investor-relations**

Finanzkalender

2026

3. November 2026 Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2026

2027

5. März 2027 Veröffentlichung Geschäftsbericht 2026

30. April 2027 Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar – März 2027

11. Mai 2027 Lufthansa Hauptversammlung 2027

3. August 2027 Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2027

3. November 2027 Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2027

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem 2. Zwischenbericht 2026 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrundeliegenden Erwartungen oder Annahmen könnte die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse beziehungsweise Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet.

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.