

Geschäftsbericht 2025

Trust at every altitude



Inhalt

3 Unternehmen

- 3 Kennzahlen
- 5 Der Vorstand
- 6 Brief des Vorstands
- 8 100 Jahre Lufthansa
- 11 Bericht des Aufsichtsrats
- 16 Lufthansa Aktie

19 Zusammengefasster Lagebericht

- 20 Grundlagen des Konzerns
- 36 Wirtschaftsbericht
- 54 Geschäftsfelder
- 78 Chancen- und Risikobericht
- 93 Prognosebericht
- 98 Corporate Governance
- 105 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 251 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

256 Konzernabschluss

- 257 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 257 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 258 Konzernbilanz
- 259 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 260 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 261 Konzernanhang

355 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

356 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

366 Vergütungsbericht

388 Weitere Informationen

Navigation im Bericht per Mausklick

[Inhaltsverzeichnis](#)[Kapiteltrenner](#)[In-PDF Suche](#)

Weiterführende Informationen

[Seitenverweis](#)[Internetverweis](#)

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



Unternehmen

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

Wesentliche Kennzahlen 2025



Umsatz
in Mrd. €

+ 5 %



Adjusted EBIT
in Mrd. €

+ 19 %



Adjusted
EBIT-Marge
in %

+ 0,5 P.

Kennzahlen Lufthansa Group

T001 Kennzahlen Lufthansa Group

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	39.597	37.581	5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	32.325	31.439	3
Operative Erträge	Mio. €	42.498	40.542	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	40.799	39.097	4
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	4.329	3.982	9
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	1.960	1.645	19
EBIT	Mio. €	2.030	1.731	17
Konzernergebnis	Mio. €	1.339	1.380	-3
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	48.394	47.052	3
Eigenkapital	Mio. €	11.711	11.594	1
Nettokreditverschuldung	Mio. €	6.406	5.744	12
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	1.902	2.566	-26
Operativer Cashflow	Mio. €	4.037	3.892	4
Bruttoinvestitionen ²⁾	Mio. €	4.278	3.743	14
Nettoinvestitionen ³⁾	Mio. €	2.460	2.698	-9
Adjusted Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	1.188	840	41
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Adjusted EBITDA-Marge ¹⁾	%	10,9	10,6	0,3 P.
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	4,9	4,4	0,5 P.
EBIT-Marge	%	5,1	4,6	0,5 P.
Adjusted ROCE ¹⁾	%	10,3	9,6	0,7 P.

		2025	2024	Veränderung in %
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	8,41	6,18	36
Ergebnis pro Aktie	€	1,12	1,15	-3
Dividendenvorschlag	€	0,33	0,30	10
Leistungs- und Umweltdaten				
Flüge	Anzahl	1.014.831	991.752	2
Fluggäste	Tsd.	135.035	131.300	3
Angebote Sitzkilometer	Mio.	338.552	326.176	4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	281.765	271.038	4
Sitzladefaktor	%	83,2	83,1	0,1 P.
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	18.121	17.119	6
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.556	9.957	6
Fracht-Nutzladefaktor	%	58,3	58,2	0,1 P.
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gramm	85,4	87,5	-2
Mitarbeitende				
Mitarbeitende zum Stichtag	Anzahl	103.255	101.709	2
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	103.101	100.290	3

¹⁾ Herleitung

➤ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, Finanzielle Entwicklung.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

³⁾ Ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen.

Veröffentlichungstag: 6. März 2026.



Kennzahlen Geschäftsfelder

Passagier-Airlines

T002 Kennzahlen Passagier-Airlines

		2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	30.576	3
davon Verkehrserlöse	Mio. €	28.623	3
Adjusted EBIT	Mio. €	1.087	4
Adjusted EBIT-Marge	%	3,6	0,1 P.
Adjusted ROCE	%	9,6	-1,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	4.047	24
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	66.128	1

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

Logistik

T003 Kennzahlen Logistik

		2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.403	4
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.189	4
Adjusted EBIT	Mio. €	324	29
Adjusted EBIT-Marge	%	9,5	1,8 P.
Adjusted ROCE	%	14,7	3,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	110	-26
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.322	1

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG auch die auf das Management von Luftfracht-containern spezialisierte Jettainer-Gruppe, die auf zeitkritische Sendungen spezialisierte time:matters-Gruppe, CB Customs Broker, Experte für alle Aspekte der EU-Zollabfertigung, heyworld GmbH, Anbieter digitaler, modularer Logistiklösungen für grenzüberschreitenden E-Commerce, sowie die fünfzig-prozentige Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic.

Technik

T004 Kennzahlen Technik

		2025	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	8.049	12
davon Außenumsatz	Mio. €	6.044	23
Adjusted EBIT	Mio. €	603	-1
Adjusted EBIT-Marge	%	7,5	-1,0 P.
Adjusted ROCE	%	12,8	-1,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	230	12
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	22.989	3

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



30,6

Umsatz
in Mrd. €

+ 3 %



1.087

Adjusted EBIT
in Mio. €

+ 4 %



3,6

Adjusted
EBIT-Marge
in %

+ 0,1 P.



3,4

Umsatz
in Mrd. €

+ 4 %



324

Adjusted EBIT
in Mio. €

+ 29 %



9,5

Adjusted
EBIT-Marge
in %

+ 1,8 P.



8,0

Umsatz
in Mrd. €

+ 12 %



603

Adjusted EBIT
in Mio. €

- 1 %



7,5

Adjusted
EBIT-Marge
in %

- 1,0 P.

Der Vorstand

Deutsche Lufthansa AG



Von links:

Dieter Vranckx**Chief Commercial Officer**

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

Grazia Vittadini**Chief Technology Officer**

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

Carsten Spohr**Vorsitzender des Vorstands**

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

Till Streichert**Finanzen**

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

Michael Niggemann**Personal & Recht, Arbeitsdirektor**

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



Brief des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

die Lufthansa Group blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2025 zurück. In vielen Bereichen sind uns wichtige Wendepunkte gelungen. Bei der Umsetzung unserer Strategie kommen wir auf dem Weg zur einer immer stärker vernetzten und integrierten Airline Group mit signifikanten Synergien und gemeinsamen Prozessen weiter voran.

Unsere Flugbetriebe konnten im vergangenen Jahr zahlreiche operative Verbesserungen umsetzen, was in deutlich gestiegenen Stabilitäts- und Pünktlichkeitswerten resultierte. In Kombination mit der erhöhten Produktqualität und neuen Serviceangeboten haben wir unseren 135 Millionen Gästen an Bord unserer Flugzeuge ein spürbar verbessertes Reiseerlebnis bieten können.

Im Berichtsjahr konnten wir nicht nur einen Anstieg der Kundenzufriedenheit verzeichnen, sondern auch unsere finanziellen Kennzahlen verbessern, den Aktienkurs steigern und gleichzeitig die Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stärken.



Diese Erfolge sind uns gelungen, in einem globalen Umfeld, das einerseits von geopolitischen Krisen und andererseits von makroökonomischen Unsicherheiten geprägt war.

Der weltweite Luftverkehr entwickelte sich dennoch stabil und zeigt sich auch in einem volatilen Umfeld weiterhin sehr resilient. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr knapp 5 Milliarden Passagiere und damit 4 % mehr als im Vorjahr gezählt. Als viertgrößte Airline Group der Welt konnte die Lufthansa Group vom positiven Marktumfeld und ihrer erfolgreichen Transformation profitieren.

Trotz leicht schwächerer Durchschnittserlöse und gestiegener Stückkosten verbesserte sich das Adjusted EBIT unserer Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 4 % auf 1,1 Milliarden Euro. Dabei war die Ergebnisentwicklung auch durch niedrigere Kerosinpreise begünstigt. Auch Lufthansa Airlines konnte im Berichtsjahr – unterstützt von den wirkungsvollen Maßnahmen des Turnaround-Programms – wieder einen positiven Ergebnisbeitrag leisten, nachdem das Vorjahresergebnis noch negativ war. Dies hat maßgeblich dazu beigetragen, dass sich der Anstieg unserer Stückkosten im Jahresverlauf kontinuierlich verringert hat. Insgesamt waren im Geschäftsjahr 2025 alle unsere Airlines profitabel. Der Handlungsbedarf zur Steigerung der Profitabilität von Lufthansa Airlines bleibt weiterhin evident.

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive Entwicklung ebenfalls fort, begünstigt durch eine generell stabile Marktnachfrage, welche insbesondere durch das anhaltend starke Geschäft aus Asien getrieben wurde. Insgesamt konnte Lufthansa Cargo die Verkehrsleistung weiter ausbauen und mit einem Adjusted EBIT von 324 Millionen Euro das gute Vorjahresergebnis um 29 % übertreffen.

Im Geschäftsfeld Technik führte das Wachstum des globalen Luftverkehrssektors zu einem Nachfrageanstieg bei Wartungs- und Reparaturleistungen. Das Adjusted EBIT unserer Lufthansa Technik lag im Geschäftsjahr 2025 mit 603 Millionen Euro annähernd auf Vorjahresniveau. Und dies trotz der Abwertung

des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingter Kostensteigerungen sowie erhöhter Zölle.

Insgesamt erzielte die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2025 ein Adjusted EBIT von rund 2 Milliarden Euro, was einer Verbesserung von 19 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Wie auch schon in den Vorjahren lassen wir unsere Aktionärinnen und Aktionäre am positiven Ergebnis teilhaben. Daher werden wir der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie vorschlagen. Dies entspricht einer Ausschüttungsquote von 30 % und bedeutet eine Steigerung pro Aktie im Vergleich zum Vorjahr um 10 %.

Vorausschauend rechnen wir für das Geschäftsjahr 2026 erneut mit einem Kapazitäts- und Umsatzwachstum, außerdem mit einem signifikant höheren Adjusted EBIT als im Geschäftsjahr 2025.

Entscheidend für unsere positive Entwicklung ist die größte Flottenmodernisierung unserer Geschichte. Sie geht einher mit einer weiteren Verbesserung und Aufwertung unserer Produkte und Services für unsere Fluggäste. Im Berichtsjahr konnten die Airlines der Lufthansa Group 23 moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge in Betrieb nehmen, die im Vergleich zu älteren Vorgängermodellen zudem weniger wartungsintensiv sind. Diese Investitionen sind eine wesentliche Voraussetzung für die angestrebte Ergebnisverbesserung unserer Passagier-Airlines. Darüber hinaus sind sie der wirksamste Hebel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Luftverkehr.

Zu den neu eingeflotteten Flugzeugen zählen unter anderem sieben Boeing 787-9 „Dreamliner“ und ein Airbus A350-900 bei Lufthansa Airlines, die mit der neu entwickelten und branchenweit einzigartigen „Allegris“-Kabine ausgerüstet sind, sowie die erste A350-900 bei SWISS, die mit „SWISS Senses“, dem neuen ganzheitlichen Reiseerlebnis der SWISS, ausgestattet ist. Zudem konnte unsere Schweizer Ferienfluggesellschaft Edelweiss vier Airbus A350-900 in Betrieb nehmen und dadurch ihr Streckennetz um neue Destinationen erweitern.

Unseren Investoren, Anteilseignern und Analysten haben wir bei unserem Kapitalmarkttag im September 2025 unsere strategische Ausrichtung erläutert und neue mittelfristige Finanzziele veröffentlicht. Unsere Transformationsprogramme ebnen den Weg zu höherer Profitabilität, die für die geplanten Flotteninvestitionen unabdingbar ist. So streben wir unter anderem an, im Zeitraum von 2028 bis 2030 eine Adjusted EBIT Marge von 8 bis 10 % zu erzielen.

2026 ist für uns ein ganz besonderes Jahr, denn wir feiern unser 100-jähriges Gründungsjubiläum. Luftverkehr ist seit einhundert Jahren eine Wachstumsbranche – und wird es auch in Zukunft bleiben. Unverändert bleibt dabei unsere Mission: Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften über Kontinente und Grenzen hinweg zu verbinden – auf nachhaltige Weise und mit Verantwortung für nachkommende Generationen.

Das bringt auch der neue Markenauftritt der Lufthansa Group mit dem Leitmotiv „Trust at every altitude“ zum Ausdruck.

Vertrauen ist die Grundlage für alles, was wir tun. Wir wollen Ihre Lufthansa Group, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, nachhaltig erfolgreich in die nächsten 100 Jahre führen. Für Sie, für unsere Gäste und für unsere mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Wir freuen uns, dass Sie uns dabei begleiten. Bleiben Sie uns gewogen!

Frankfurt am Main, im Februar 2026

Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands

100 Jahre Lufthansa

We are the Journey

Im Jahr 2026 feiert Lufthansa ein bedeutendes Jubiläum: am 6. Januar 1926, vor 100 Jahren, wurde die erste „Luft Hansa“ gegründet und bereits am 6. April desselben Jahres hatte sie ihren Erstflug. Dieses Jubiläum ist nicht nur ein Rückblick auf die Geschichte einer der bekanntesten Marken der Luftfahrt, sondern auch ein bedeutender Schritt in die Zukunft. Es ist eine Würdigung des Pioniergeistes, der Innovation und der Verbindung von Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften, die Lufthansa seit einem Jahrhundert prägt.

Die Geschichte beginnt mit der Gründung der ersten Lufthansa, die aus dem Zusammenschluss von Junkers Luftverkehr und Deutscher Aero Lloyd entstand. Die Fusion legt den Grundstein für eine Erfolgsgeschichte der internationalen Luftfahrt, die bis heute andauert. Doch die Reise war nicht immer einfach. Die Geschichte der Lufthansa ist geprägt von Herausforderungen, Unterbrechungen und Neuanfängen, die die Widerstandsfähigkeit und den unermüdlichen Innovationsgeist des Unternehmens unter Beweis stellen.

Das dunkelste Kapitel in der Geschichte von Lufthansa war die Zeit des Nationalsozialismus. Die erste Lufthansa wurde Teil des Regimes und seiner kriegerischen und verbrecherischen Taten. Lufthansa nimmt das 100-jährige Gründungsjubiläum auch zum Anlass, ihre Verantwortung im Nationalsozialismus weiter aufzuarbeiten.

Mit der Neugründung der „zweiten Lufthansa“ im Jahr 1953 wurde rechtlich das Fundament der heutigen Lufthansa geschaffen. Es brauchte dabei erneut großen Pioniergeist, um nach Kriegsende den Neustart zu wagen. 1955 erfolgte die Wiederaufnahme des Flugbetriebs und die Reise der neu gegründeten Deutsche Lufthansa AG beginnt.

Das 100-jährige Jubiläum von Lufthansa wird zu einem Moment der Besinnung, des Stolzes und der Reflexion. Zugleich ist es der mutige Blick in die Zukunft und der Start in das zweite Jahrhundert des Unternehmens.

Weitere Informationen zu dem 100-jährigen Jubiläum:
www.lufthansagroup.com/de/themen/100-jahre-lufthansa.html





Lufthansa is a
journey – since 1926
and into the future

1926

Pionierjahre

Am 6. April 1926 startet das erste Flugzeug der Luft Hansa. Visionäre Expeditionsflüge voller Entschlossenheit folgen und das Streckennetz wächst schnell über ganz Europa hinaus. Technische Innovation, unternehmerische Weitsicht und mutige Entscheidungen schaffen neue Möglichkeiten – und legen das Fundament für langfristigen Erfolg. Der Start einer bewegten Reise voller Pioniergeist, Brüche und neuer Anfänge.

1940

Kriegszeiten

Im Zweiten Weltkrieg ist Lufthansa eng in die Luftwaffe und die militärische Rüstungsproduktion eingebunden. Ab 1940 arbeiten tausende Zwangsarbeiter unter diskriminierenden und menschenverachtenden Bedingungen in den Werkstätten des Unternehmens. Das Ende des Krieges bedeutet auch das endgültige Ende der ersten Lufthansa. Das Unternehmen wird aufgelöst und später liquidiert. Die Alliierten untersagen Deutschland jede Form des Flugbetriebs.

1960

Das Jet-Zeitalter

Die Luftfahrt startet durch: Düsenjets ersetzen Propeller und bringen Tempo, Komfort und weltweite Reichweite. Lufthansa tritt ins Jet-Zeitalter ein und macht Fernreisen für immer mehr Menschen zugänglich. In dieser Zeit verändert sich auch das Erscheinungsbild von Lufthansa und der Kranich erscheint erstmals im Kreis.



1930

Im Schatten des Nationalsozialismus

Das dunkelste Kapitel der Unternehmensgeschichte: Lufthansa wird zu einem Teil des NS-Regimes und seiner kriegsgerichteten und verbrecherischen Taten. Das Unternehmen unterstützt bei der militärischen Aufrüstung und bildet Piloten für die Luftwaffe aus. Im zivilen Luftverkehr gelingen Meilensteine: 1937 überqueren Lufthansa Piloten erstmals mit zwei Junkers Ju 52 das Pamir-Gebirge – ein Durchbruch für künftige Flugrouten nach Ostasien. Und ein neuer regelmäßiger Postflugdienst bringt Luftpost nun in Rekordzeit nach Südamerika.

1950

Ein neuer Start

Deutschland befindet sich im Wiederaufbau – auch die Luftfahrt sucht den Neuanfang. Es braucht abermals großen Pioniergeist, um ab 1953 den Neustart zu wagen und den Grundstein für die zweite Lufthansa zu legen. 1955 hebt die neu gegründete Fluggesellschaft erstmals ab. Sie knüpft an Traditionen an und erfindet sich zugleich neu. Lufthansa verbindet Deutschland wieder mit der Welt. Moderne Flugzeuge, ein wachsendes Netzwerk und Langstrecken wie nach New York markieren den Beginn einer neuen Ära des internationalen Fliegens.

1980

Neue Verbindungen

Lufthansa wächst weiter: Die Business Class setzt neue Maßstäbe für Geschäftsreisende. Der Airport Express bringt Lufthansa Service auf die Schiene. 1990 landet erstmals seit 1945 wieder ein Lufthansa Flugzeug in Berlin – ein historischer Moment.

2000

Ein Wendepunkt

Das neue Jahrtausend beginnt vielversprechend: Lufthansa ist für die fortschreitende Globalisierung bestens aufgestellt und weltweit präsent. Doch am 11. September 2001 ändert sich alles. Der internationale Luftverkehr kommt zum Stillstand – eine nie dagewesene Herausforderung. Lufthansa steuert durch eine der prägendsten Krisen der Branche.

2020

Gemeinsam in die Zukunft

Die Covid-19-Pandemie legt das öffentliche Leben und den weltweiten Luftverkehr lahm. Die Auswirkungen sind massiv – Lufthansa erhält vorübergehend Staatshilfen und zahlt sie schnell zurück. Zeitgleich bringt Lufthansa Tausende Menschen mit Rückholflügen nach Hause. Die Krise zeigt: Die Lufthansa Familie hält zusammen und führt die Gruppe gestärkt in die Zukunft.



1970

Turbulente Zeiten

Politische Spannungen und globale Krisen prägen das Jahrzehnt. Die Entführung der „Landshut“ und ihre dramatische Befreiung 1977 erregen weltweit Aufmerksamkeit. Ölkrisen erschüttern die gesamte Branche. In diesen unsicheren Zeiten hält Lufthansa den Kurs.

1990

Kurs auf ein neues Jahrtausend

Der Wandel nimmt Fahrt auf: Lufthansa wird privatisiert, Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik werden eigenständige Unternehmen. Und 1997 gründet Lufthansa mit anderen Airlines die Star Alliance, heute das größte Airline-Netzwerk der Welt: Gute Startbedingungen für das neue Jahrtausend.

2010

Wachstum und Verantwortung

Mit Lufthansa als Kernmarke entwickelt sich die Lufthansa Group zu einem globalen Luftfahrtkonzern, der Passagierairlines, Luftfracht und Technik unter einem Dach vereint. Um dem steigenden Mobilitätsbedarf gerecht zu werden, startet die größte Flottenmodernisierung ihrer Geschichte – leiser, weiter, effizienter. 2015 erschüttert der Absturz des Germanwings-Flugs die Öffentlichkeit und die Lufthansa Familie zutiefst.



Bericht des Aufsichtsrats

Liebe Aktionäre und Aktionärinnen,

das Geschäftsjahr 2025 war für die Lufthansa Group einerseits geprägt von operativer und finanzieller Stabilität sowie andererseits von strategischer Weiterentwicklung. Trotz anhaltender geopolitischer Krisen und makroökonomischer Unsicherheiten konnten wir unsere Marktposition festigen und in nahezu allen Segmenten unseres Geschäfts Fortschritte erzielen.

Hervorzuheben sind die signifikante Verbesserung der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit in den Flugbetrieben sowie die angelaufene Modernisierung der Flotte. Mit dem Vollzug der Übernahme einer 41 %-Beteiligung an ITA Airways sowie der Erweiterung internationaler Standorte der Lufthansa Technik setzten wir die Internationalisierung des Unternehmens fort. Die Lufthansa Group verzeichnete ein solides Umsatzwachstum und mit einem Adjusted EBIT von 1.960 Mio. EUR eine deutliche Ergebnissteigerung, vor allem getragen von der großen Nachfrage im Passagierverkehr und einer starken Entwicklung im Frachtgeschäft.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2025 die Arbeit der Mitglieder des Vorstands überwacht und sie beratend begleitet. Er hat die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über den Geschäftsverlauf, das Wettbewerbsumfeld und die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie über wichtige strategische und operative Entscheidungen informiert. Auch zwischen den Sitzungen stellte der Vorstand über das Jahr hinweg regelmäßig Berichte zur aktuellen Geschäftsentwicklung zur Verfügung. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden sowie anderen Vorstandsmitgliedern laufend die aktuelle Situation erörtert.



Im Geschäftsjahr 2025 kam der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen. Im Plenum und in den Sitzungen der Ausschüsse hatte der Aufsichtsrat Gelegenheit, sich mit den Berichten und Beschlussvorschlägen des Vorstands auseinanderzusetzen. Dabei haben der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse auch ohne die Anwesenheit des Vorstands getagt.

Zentrale Themen der Beratung des Aufsichtsrats

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen stand die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungen. Gegenstand der Sitzungen waren die Umsetzung des Turnaround-Programms bei Lufthansa Airlines, die weitere Stabilisierung des Flugbetriebs, das herausfordernde Wettbewerbsumfeld sowie die Festlegung neuer Mittelfristziele bis zum Jahr 2030.

In seiner Sitzung am 5. Mai 2025 stimmte der Aufsichtsrat der Begebung einer Wandelanleihe durch die Deutsche Lufthansa AG in Höhe von bis zu 600 Mio. EUR mit einer Laufzeit von bis zu sieben Jahren unter Ausnutzung des dafür zur Verfügung stehenden Bedingten Kapitals und unter Abschluss des Bezugsrechts für die Aktionäre zu. Die Wandelanleihe wurde am 3. September 2025 in voller Höhe am Markt platziert.

Die Sitzung am 17. September 2025 war der strategischen Weiterentwicklung des Konzerns gewidmet. Die Unternehmensstrategie wurde danach fortgeschrieben und in der Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2025 genehmigt. In der Sitzung am 17. September 2025 befasste sich der Aufsichtsrat außerdem mit der ESG-Berichterstattung.

In der Sitzung am 10. Dezember 2025 hat der Aufsichtsrat die wesentlichen Eckpunkte des Budgets für das Geschäftsjahr 2026 sowie die mittelfristige Finanzplanung 2027 bis 2029 genehmigt. Ferner stimmte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung einer Anpassung der Geschäftsordnung für Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss zu. Außerdem erhielt er Berichte zu Cyber Security, zu Compliance und zum Risikomanagement inklusive Interner Kontrollsysteme. Weiterhin setzte er sich mit der Erfolgskontrolle von zuvor vom Aufsichtsrat freigegebenen Beteiligungs- und Investitionstransaktionen auseinander. In dieser Sitzung hat sich der Aufsichtsrat ferner mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst und diese bestätigt. [➔ Vergütungsbericht.](#)

Keine Veränderungen im Vorstand

Nach der weitreichenden Umstrukturierung des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 gab es im Geschäftsjahr 2025 keine Veränderungen im Vorstand.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 liefen die Aufsichtsratsmandate von Astrid Stange, Angela Titzrath und Erich Clementi aus. Thomas Enders hat zu diesem Datum sein Aufsichtsratsmandat aus persönlichen Gründen niedergelegt. Alexis von Hoensbroech wurde neu, Astrid Stange, Angela Titzrath und Erich Clementi wurden erneut jeweils für drei Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Der Aufsichtsrat dankt Thomas Enders für die übernommene Verantwortung sowie die konstruktive und engagierte Mitarbeit in diesem Gremium.

Bis zum Ablauf der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 blieb die Besetzung in den Ausschüssen zunächst unverändert. Mit Ausscheiden von Thomas Enders aus dem Aufsichtsrat hat Karl Gernandt sein Mandat im Prüfungsausschuss niedergelegt und wurde in das Präsidium, in den Nominierungsausschuss und in den Vermittlungsausschuss gewählt. Sara Hennicken wurde in den Prüfungsausschuss, Angela Titzrath in den ESG-Ausschuss und Erich Clementi erneut als Vorsitzender in den ESG-Ausschuss gewählt.

Im September 2025 hat zudem der Nominierungsausschuss Johannes Teyssen dem Aufsichtsrat als Kandidaten für meine Nachfolge im Aufsichtsrat und auch im Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden vorgeschlagen. Seine Wahl in den Aufsichtsrat soll im Rahmen der Hauptversammlung am 12. Mai 2026 erfolgen.

Sitzungsteilnahme

Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder über alle Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen betrug im Jahr 2025 insgesamt 99,3 %. Mit Ausnahme von Karl Gernandt, der bei einer Sitzung des Aufsichtsrats verhindert war, haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats durchgängig persönlich oder virtuell an allen Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehörten, teilgenommen.

Die Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse finden in der Regel als Präsenzsitzungen mit der Möglichkeit der Videozuschaltung in begründeten Einzelfällen statt. Mit Ausnahme der ESG-Ausschusssitzung am 29. April 2025 und der Präsidiumssitzung am 1. September 2025 fanden alle Sitzungen des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG und seiner Ausschüsse in Präsenz statt.

T005 Individuelle Sitzungsteilnahme 2025

	Aufsichtsrat	Präsidium	Prüfungs- ausschuss	Nominierungs- ausschuss	ESG- Ausschuss	Teilnahme in % (alle Sitzungen)
Karl-Ludwig Kley, Vorsitz	4/4	4/4		3/3		100 %
Christine Behle, stv. Vorsitz	4/4	4/4				100 %
Tim Busse	4/4					100 %
Erich Clementi	4/4				2/2	100 %
Thomas Enders (bis 6. Mai 2025)	2/2	2/2		1/1		100 %
Karl Gernandt	3/4	2/2	2/2	2/2		89 %
Sara Grubisic	4/4				2/2	100 %
Sara Hennicken	4/4		3/3			100 %
Christian Hirsch	4/4	4/4				100 %
Alexis von Hoensbroech (seit 6. Mai 2025)	2/2					100 %
Jamila Jadran	4/4					100 %
Arne Christian Karstens	4/4		5/5			100 %
Carsten Knobel	4/4		5/5			100 %
Holger Benjamin Koch	4/4		5/5			100 %
Harald Krüger	4/4		5/5	3/3		100 %
Marvin Reschinsky	4/4				2/2	100 %
Birgit Rohleder	4/4					100 %
Britta Seeger	4/4					100 %
Astrid Stange	4/4					100 %
Angela Titzrath	4/4				2/2	100 %
Klaus Winkler	4/4		5/5			100 %

Corporate Governance

Für das Geschäftsjahr 2025 haben wir die Selbstbeurteilung unserer Arbeit im Aufsichtsrat mit der Unterstützung eines externen Beraters auf der Basis eines detaillierten Fragebogens und vertiefender Einzelgespräche mit allen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in der Sitzung am 10. Dezember 2025 ausführlich besprochen. Dabei hat sich gezeigt, dass die Arbeit des Aufsichtsrats und insbesondere die Zusammensetzung des Gremiums und seiner Ausschüsse auf einem konstant hohen Niveau wahrgenommen wurde. Die Anregungen der Auswertung wird der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2026 aufgreifen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Geschäftsjahr 2025 darüber hinaus an mehreren durch die Gesellschaft angebotenen Weiterbildungsveranstaltungen teilgenommen. Zu den angebotenen Themen gehörten insbesondere eine Begehung des im Neubau befindlichen Lufthansa Cargo Centers in Frankfurt sowie eine Führung durch ausgewählte Bereiche der Lufthansa Technik. Das Themenfeld Finanzierungsoptionen der Lufthansa Group wurde dem Aufsichtsrat ausführlich vorgestellt. Zudem wurden dem Aufsichtsrat regelmäßig weiterführende Informationen zu aktuellen Themen zur Verfügung gestellt, beispielsweise zum innerdeutschen Flugangebot sowie zu einem im September durchgeführten konzernweiten Kapitalmarkttag.

Der Aufsichtsrat hat gemeinsam mit dem Vorstand im September 2025 eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Im Zuge dessen hat der Aufsichtsrat für seine Mitglieder auch eine aktualisierte Qualifikationsmatrix verabschiedet.

🔗 www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung. Im Geschäftsjahr 2025 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.



Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2025 fünf Ausschüsse gebildet, über deren Tätigkeiten jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsratssitzung informiert wurde. Einzelheiten zur Besetzung der Ausschüsse finden sich in der folgenden Grafik [↗ G01 Ausschüsse des Aufsichtsrats](#).

Das Präsidium hat im Jahr 2025 insgesamt viermal getagt. Wie in den vergangenen Geschäftsjahren bereitete das Präsidium die Aufsichtsratssitzungen vor und befasste sich intensiv mit der Geschäftsentwicklung sowie mit strategischen Fragestellungen. Das Präsidium beschäftigte sich des Weiteren mit allen vorstandsvergütungsrelevanten Fragen und gab hierzu dem Aufsichtsratsplenum Beschlussempfehlungen.

Der Nominierungsausschuss hat im Jahr 2025 dreimal getagt.

Der Prüfungsausschuss hat 2025 fünfmal, stets im Beisein der Abschlussprüfer, getagt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses verfügt als unabhängiger Finanzexperte – entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex – über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung einschließlich internationaler Kontrollverfahren und der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2024 und die Zwischenberichte 2025 vor ihrer Veröffentlichung mit dem Finanzvorstand erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des Internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Außerdem wurden regelmäßig Berichte über das Compliance Management System und die Kapitalmarktkommunikation zur Kenntnis genommen.

Eingehend erörtert wurden das Budget 2026 sowie die operative Konzernplanung und die mittelfristige Finanzplanung für die Jahre 2027 bis 2029. Der Umsetzungsstand der Anforderungen aus der CSRD-Richtlinie zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts wurde regelmäßig diskutiert und mit dem Wirtschaftsprüfer besprochen. Auch wenn das Gesetz zur Umsetzung der CSRD-Richtlinie im Jahr 2025 nicht mehr verabschiedet wurde, hat die Lufthansa Group sich dennoch freiwillig dazu entschieden, die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung unter Erfüllung der Anforderungen der CSRD-Richtlinie zu erstellen und vom Abschlussprüfer mit begrenzter Sicherheit prüfen zu lassen. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung](#).

Der ESG-Ausschuss hat im Jahr 2025 zweimal getagt. Fokus-themen waren die in der ESG-Strategie der Lufthansa Group verankerten CO₂-Emissionsziele und die wesentlichen Reduktionshebel sowie die Gestaltung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung im CSRD-Format.

G01 Ausschüsse des Aufsichtsrats

Stand zum 31.12.2025

Präsidium	Prüfungsausschuss	ESG-Ausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Karl-Ludwig Kley Vorsitzender	Harald Krüger Vorsitzender	Erich Clementi Vorsitzender	Karl-Ludwig Kley Vorsitzender	Karl-Ludwig Kley Vorsitzender
Christine Behle Stellv. Vorsitzende	Karl Gernandt (bis 6. Mai 2025)	Sara Grubisic	Thomas Enders (bis 6. Mai 2025)	Christine Behle Stellv. Vorsitzende
Thomas Enders (bis 6. Mai 2025)	Sara Hennicken (seit 6. Mai 2025)	Marvin Reschinsky	Karl Gernandt (seit 6. Mai 2025)	Thomas Enders (bis 6. Mai 2025)
Karl Gernandt (seit 6. Mai 2025)	Arne Christian Karstens	Angela Titzrath	Harald Krüger	Karl Gernandt (seit 6. Mai 2025)
Christian Hirsch	Carsten Knobel			Christian Hirsch
	Holger Benjamin Koch			
	Klaus Winkler			
Vier Sitzungen im Jahr 2025	Fünf Sitzungen im Jahr 2025	Zwei Sitzungen im Jahr 2025	Drei Sitzungen im Jahr 2025	Keine Sitzung im Jahr 2025



Der Vermittlungsausschuss ist im Berichtsjahr nicht einberufen worden.



Die Vorsitzenden der Ausschüsse haben stets in den jeweils darauffolgenden Aufsichtsratssitzungen über die wesentlichen Inhalte der Ausschusssitzungen berichtet.



Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses sowie Billigung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2025

Die von der Hauptversammlung 2025 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY), Stuttgart, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von EY vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine Abschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der in der Europäischen Union (EU) anzuwendenden IFRS Accounting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt. Die Abschlussprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG sowie den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung zum 31. Dezember 2025 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Die Abschlussprüfer haben weiter bestätigt, dass das vom Vorstand etablierte Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex zuwiderlaufen.

Der Prüfungsausschuss hat am 27. Februar 2026 in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer die Prüfungsberichte mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 5. März 2026 haben die Abschlussprüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und den Vergütungsbericht nach § 162 AktG haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2025 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen. Erfreulicherweise kann für das Geschäftsjahr 2025 erneut eine Dividende an unsere Aktionärinnen und Aktionäre ausgeschüttet werden.

Am 12. Mai 2025 ist der langjährige Vorstandsvorsitzende und Aufsichtsratsvorsitzende, Jürgen Weber, im Alter von 83 Jahren verstorben. Von 1991 bis 2003 führte er das Unternehmen als Vorstandsvorsitzender von 2003 bis 2013 war er Vorsitzender des Aufsichtsrats. In seiner Amtszeit verantwortete er nicht nur die Sanierung, Restrukturierung und Privatisierung der Airline mit dem Kranich am Leitwerk. Er trimmte die Lufthansa wieder auf Erfolgskurs und bewies schon in den 1990er Jahren seinen strategischen Weitblick. Als einer ihrer Gründerväter schmiedete Jürgen Weber die Star Alliance – bis zum heutigen Tag das größte weltumspannende Airline-Bündnis. Die Lufthansa danken ihm für seine großen Verdienste um die Lufthansa und die Luftverkehrsindustrie. Wir werden sein Andenken in höchsten Ehren halten.

Frankfurt am Main, 5. März 2026

Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley,
Vorsitzender



Lufthansa Aktie

T006 Kennzahlen zur Lufthansa Aktie

		2025	2024	2023	2022	2021
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	8,41	6,18	8,05	7,77	6,18
Höchster Kurs	€	8,66	8,05	10,95	8,23	9,12
Niedrigster Kurs	€	5,56	5,53	6,57	5,51	5,36
Anzahl der Aktien	Mio.	1.199,3	1.198,3	1.196,6	1.195,5	1.195,5
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	10,1	7,4	9,6	9,3	7,4
Ergebnis je Aktie	€	1,12	1,15	1,40	0,66	-2,99
Dividende je Aktie	€	0,33	0,30	0,30	-	-
Dividendenrendite (brutto)	%	3,9	4,9	3,7	-	-
Ausschüttungssumme	Mio. €	396	359	359	-	-
Total Shareholder Return	%	40,9	-19,5	3,6	25,7	-19,9

Lufthansa Aktie gewinnt im Jahresverlauf 36 % an Wert
Ausgehend von einem Jahresschlusskurs 2024 von 6,18 EUR entwickelte sich die Lufthansa Aktie im Verlauf des Jahres 2025 in einem von geopolitischen Unsicherheiten, makroökonomischen Herausforderungen und branchenspezifischen Schwankungen geprägten Marktumfeld volatil. Nach dem Jahrestiefstand der Lufthansa Aktie am 13. Januar 2025 mit 5,56 EUR setzte bis Mitte März eine deutliche Kurserholung ein. Wesentliche Impulsgeber für diesen Kursanstieg waren die starke Nachfrage auf den Transatlantikstrecken zu Beginn des Jahres sowie der im März veröffentlichte Ausblick für das Gesamtjahr 2025. Ab der zweiten Märzhälfte führten insbesondere verschärfte handelspolitische Spannungen zwischen den Vereinigten Staaten und zentralen Handelspartnern wie China und der EU zu einer sehr volatilen generellen Marktentwicklung, die auch den Airline-Sektor betraf. Befürchtungen einer Nachfrageabkühlung auf dem Nordatlantik trugen gegen Ende des ersten Quartals maßgeblich zu einem Rückgang des Lufthansa Aktienkurses bei. Ab April erholte sich der Kurs wieder stetig. Hierbei spielte ein rückläufiger Kerosinpreis inklusive günstiger Wechselkurseffekte eine wesentliche Rolle. Die Beibehaltung der positiven Gesamtjahresergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2025 trotz globaler,

insbesondere geopolitischer Turbulenzen begünstigte den positiven Aktienkursverlauf im restlichen Jahr. Ende September wurde der Aufwärtstrend infolge einer erhöhten Streikwahrscheinlichkeit im Kerngeschäft temporär unterbrochen. Insgesamt wurde die Aktienkursentwicklung im vierten Quartal jedoch maßgeblich durch die auf dem Kapitalmarkttag am 29. September 2025 kommunizierten Botschaften zu Strategie, Werttreibern und den ambitionierten finanziellen Mittelfristzielen geprägt. Mit der Veröffentlichung der Q3-Ergebnisse Ende Oktober gewann der Kapitalmarkt dann außerdem deutliches Vertrauen in den Turnaround von Lufthansa Airlines, was sich in einer positiven Kursentwicklung zum Jahresende hin widerspiegelte. Am 18. Dezember 2025 erreichte der Kurs sein Jahreshoch von 8,66 EUR.

Am 31. Dezember 2025 notierte die Lufthansa Aktie bei 8,41 EUR. Damit verzeichnete der Aktienkurs im Geschäftsjahr 2025 einen Anstieg von 36 %. Auch die Aktien der wesentlichen Wettbewerber AirFrance-KLM und IAG stiegen in vergleichbarer Größenordnung. Der Vergleichsindex MDAX notierte am 31. Dezember 2025 um 20 % über dem Niveau vom Jahresende 2024.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie vor

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG schlagen der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2025 im Einklang mit der geltenden Dividendenpolitik die Ausschüttung einer Dividende von 0,33 EUR je Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttungsquote von 30 % des Konzerngewinns und einer Dividendenrendite von 3,9 % auf den Jahreschlusskurs der Lufthansa Aktie. [➤ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, Ertragslage.](#)

Analystenbewertungen im Vergleich zum Vorjahr weitestgehend unverändert

Zum Jahresende 2025 empfahlen von den 21 Aktienanalytinnen und -analysten (Vorjahr: 22), die regelmäßig Einschätzungen zum Unternehmen abgeben, vier Analytinnen und Analysten (Vorjahr: drei), die Aktie zu kaufen, 13 (Vorjahr: 16), die Aktie zu halten, und vier (Vorjahr: drei), die Aktie zu verkaufen. Die Analysteneinschätzungen wichen kaum vom Vorjahr ab, da einem weiterhin stabilen Marktumfeld mit begrenzten Kapazitäten und hoher Nachfrage auch anhaltende strukturelle Unsicherheiten im wichtigen transatlantischen Verkehr gegenüberstehen. Insbesondere offene Fragen zur nachhaltigen Mitigation der Kosteninflation, zum Fortschritt des Turnaround-Programms bei Lufthansa Airlines und zum anhaltenden Risiko von Streiks wirkten sich dämpfend auf Neubewertungen aus. Gegen Ende des Jahres verbesserte sich die Marktwahrnehmung ein wenig, da die am Kapitalmarkttag in Aussicht gestellten Mittelfristziele nach eingehender Analyse zunehmend als erreichbar eingestuft wurden. Das durchschnittliche Kursziel lag am Jahresende 2025 bei 8,00 EUR mit einer Spanne von 5,40 EUR bis 12,00 EUR.



G02 Analystenempfehlungen¹⁾

Stand zum 31.12.2025



¹⁾ Durchschnittliches Kursziel: 8,00 EUR.
Spanne: 5,40 EUR bis 12,00 EUR.

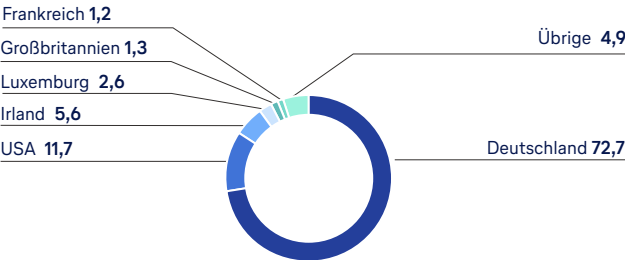
Anteil deutscher Aktionärinnen und Aktionäre am Unternehmen ist weiterhin hoch

Um die bilateralen Luftverkehrsabkommen und die Luftverkehrsbetriebsgenehmigung zu gewährleisten, muss gemäß Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) der Nachweis geführt werden, dass sich die Lufthansa Aktien mehrheitlich in deutschem Eigentum beziehungsweise im Eigentum von EU-Mitgliedstaaten befinden. Aus diesem Grund sind alle Lufthansa Aktien vinkulierte Namensaktien.

Der Anteil deutscher Aktionärinnen und Aktionäre lag Ende 2025 gemäß Aktienregister bei 72,7 % (Vorjahr: 79,3 %). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionärinnen und Aktionäre aus den USA mit 11,7 %. Auf Aktionärinnen und Aktionäre aus Irland entfielen 5,6 % des Grundkapitals. Darauf folgten Luxemburg mit 2,6 %, Großbritannien mit 1,3 % und Frankreich mit 1,2 %. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG wurden damit erfüllt.

G03 Aktionärsstruktur nach Nationalitäten

Stand zum 31.12.2025 in %



Streubesitz: 85 %

Größter Aktionär zum Jahresende 2025 war unverändert die Kühne Aviation GmbH mit einem Anteilsbesitz von 15,01 % auf Basis der erhaltenen Stimmrechtsmitteilungen.

Gemäß der Definition der Deutschen Börse befanden sich die Lufthansa Aktien zu 85 % im Streubesitz (Free Float). Dabei wurden zum Bilanzstichtag 56 % (Vorjahr: 49 %) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten. Auf Privataktionärinnen und -aktionäre entfielen 44 % (Vorjahr: 51 %). Die Zahl der Aktionärinnen und Aktionäre verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 529.000 (Vorjahr: 590.000), blieb jedoch im historischen Vergleich auf einem hohen Niveau. Die Aktionärsstruktur wird quartalsweise aktualisiert und auf der Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations veröffentlicht. Dort sind auch die Stimmrechtsmitteilungen einsehbar, die die Gesellschaft während des Geschäftsjahres 2025 erhielt und veröffentlichte.

Lufthansa Aktie ist im MDAX sowie in weiteren wichtigen Indizes vertreten

Die Lufthansa Aktie ist Mitglied im MDAX. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 4,0 %. Mit einer Free-Float-bereinigten Marktkapitalisierung von 8,6 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group in der von der Deutschen Börse zum Jahresende veröffentlichten Rangordnung der DAX-Unternehmen (inklusive DAX 40) Platz 33 (Vorjahr: 40) ein. Das durchschnittliche tägliche Handelsvolumen der Aktie belief sich 2025 auf 7.058.655 Stück (Vorjahr: 6.048.725 Stück).

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

T007 Daten zur Lufthansa Aktie

ISIN International Security Identification Number	DE0008232125
Wertpapierkennnummer	823212
Börsenkürzel	LHA
Börsenlisting	Frankfurt
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Industrie	Airlines
Zugehörigkeit zu Indizes (Auswahl)	MDAX, EURO STOXX, STOXX Global 1800, EURO STOXX Travel & Leisure, Bloomberg EMEA Airlines Index, MDAX ESG Screened, MSCI EMU ESG, Vanguard ESG INTL STOCK ETF, FTSE4Good Europe



American Depositary Receipts (ADRs) bieten Alternative zum Aktieninvestment

Neben der Börsennotierung in Deutschland können sich Investorinnen und Investoren, die beispielsweise nur in Wertpapiere in US-Dollar investieren können, über das Sponsored American Depositary Receipt Program (ADR) an der Lufthansa Group beteiligen. Das Programm wird von der Deutsche Bank Trust Company Americas betreut. Lufthansa ADRs sind auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert. Zum Jahresende 2025 waren 11.555.553 ADRs im Umlauf (31. Dezember 2024: 13.149.480). Gemäß dem 1:1-Verhältnis zur Aktie entspricht dies rund 1 % des Grundkapitals.

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group ihre Anlegerinnen und Anleger auch im Geschäftsjahr 2025 zeitnah und ausführlich informiert. Vorstand und Investor Relations tauschten sich 2025 über die Quartalsberichterstattung hinaus auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen mit institutionellen Investoren über die aktuellen Entwicklungen im Konzern und in seinem Umfeld aus. Darüber hinaus traf der Aufsichtsratsvorsitzende im Rahmen einer Roadshow am Jahresanfang 2025 Investorinnen und Investoren, um vor allem Corporate-Governance-Themen und die Maßnahmen des Unternehmens zur Reduktion von Emissionen zu besprechen. Auch mit Fremdkapitalinvestorinnen und -investoren fand ein intensiver Austausch statt.

Bei der virtuell durchgeführten ordentlichen Hauptversammlung im Mai 2025 begrüßte der Konzern rund 1.500 online teilnehmende Aktionärinnen und Aktionäre.

Im Rahmen eines Capital Markets Days im September 2025 wurde die strategische Ausrichtung der Lufthansa Group erläutert und es wurden neue mittelfristige Finanzziele bekanntgegeben. [↗ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung.](#)

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



Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns

20	Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
21	Strategien und Ziele
21	Konzernstrategie
23	Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung
29	Flotte und Streckennetz
29	Flotte
31	Streckennetz
32	Mitarbeitende
33	Forschung und Entwicklung
34	Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Wirtschaftsbericht

36	Gesamtwirtschaftliche Lage
37	Branchenentwicklung
38	Geschäftsverlauf
38	Überblick über die Geschäftsentwicklung und Vergleich mit ursprünglicher Prognose
40	Wesentliche Ereignisse
41	Finanzielle Entwicklung
41	Ertragslage
46	Finanzlage
50	Vermögenslage
53	Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Geschäftsfelder

54	Geschäftsfeld Passagier-Airlines
67	Geschäftsfeld Logistik
71	Geschäftsfeld Technik
76	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Chancen- und Risikobericht

78	Chancen- und Risikomanagement
81	Chancen in der Einzelbetrachtung
83	Risiken in der Einzelbetrachtung
91	Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
91	Beschreibung des Internen Kontrollsystems
92	Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Prognosebericht

93	Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
94	Branchenausblick
95	Änderungen in Geschäft und Organisation
96	Änderungen in der Berichterstattung
96	Ausblick Lufthansa Group
97	Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

Corporate Governance

98	Aufsichtsrat und Vorstand
100	Mandate
102	Übernahmerechtliche Angaben
104	Erklärung zur Unternehmensführung

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

107	Über diese nichtfinanzielle Erklärung
109	ESRS2 – Allgemeine Angaben
161	E1 – Klimawandel
174	E2 – Umweltverschmutzung
178	E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
196	Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852
201	S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens
213	S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
221	S4 – Konsumenten und Endverbraucher
237	G1 – Unternehmensführung

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

251	Ertragslage
253	Finanzlage
254	Vermögenslage
255	Weitere Angaben

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



Grundlagen des Konzerns

- Die Lufthansa Group ist die führende europäische Airline Group.
- Zur Lufthansa Group zählen die Geschäftsfelder Passagier-Airlines, Logistik, Technik sowie die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen.
- Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group.
- Netzwerk-Airlines agieren zukünftig noch integrierter.
- Nachhaltigkeit und unternehmerische Verantwortung sind fest in der Konzernstrategie verankert.
- Finanzstrategie zielt auf nachhaltige Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität ab.
- Erwerb von Flugzeugen neuester Technologie treibt Modernisierung der Flotte voran.
- Die Lufthansa Group schafft Perspektiven für Mitarbeitende und fördert eine starke Unternehmenskultur.

Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

Lufthansa Group ist die führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern. In ihrem Heimatmarkt Europa nimmt sie als umsatzstärkste Airline Group die führende Rolle ein.

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

G04 Struktur Lufthansa Group

Kunden

Den Kunden Premium-Reiseerlebnisse bieten

Aktionäre

Rendite für die Aktionäre erzielen

One Group

Maximierung gruppenweiter Synergien durch gruppenweite Abläufe und Prozesse bei gleichzeitiger Differenzierung, sofern Mehrwert geschaffen wird

Airline Group Funktionen



Netzwerk-Airlines

Transformationsprogramme konsequent umsetzen



Punkt-zu-Punkt-Airline

Stärkung der Punkt-zu-Punkt-Führungsposition und weitere Expansion im Privatreisesegment



Logistik

Nutzung strategischer Hebel, um zur weltweiten Top 3 aufzusteigen



Technik

Ambition 2030 Ziele mit strategischen Initiativen erreichen

Mitarbeitende

Stärkung der Position als bevorzugter Arbeitgeber



Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines zählen zum einen die Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines, die ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die Hubs in Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bieten. Eng verbunden mit Lufthansa Airlines sind die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der deutsche Ferienflieger der Lufthansa Group. Edelweiss, die führende Schweizer Ferienfluggesellschaft, ist eng verbunden mit der SWISS. Darüber hinaus hat die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2025 41 % der Anteile an ITA Airways erworben und beabsichtigt, zu gegebener Zeit auch die übrigen Anteile der italienischen Netzwerk-Airline zu übernehmen.

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

Zu den Weiteren Gesellschaften gehören insbesondere Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems. Auch die Konzernfunktionen werden diesem Geschäftsfeld zugerechnet. Zum Beginn des Geschäftsjahres 2025 wurde Lufthansa Industry Solutions, die bislang Teil des Geschäftsfelds Technik war, den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet.

Die Mitarbeitenden der Gesellschaft stellen die Basis für die erfolgreiche Weiterentwicklung von Konzernstruktur und -strategie und damit für den nachhaltigen Erfolg der Lufthansa Group dar. Die Kundinnen und Kunden profitieren vom Ausbau des Premium-Reiseerlebnisses. Die Aktionäre partizipieren an einer nachhaltigen Steigerung des Shareholder Return.

Fünfköpfiger Vorstand führt die Deutsche Lufthansa AG

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

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 setzte sich der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG wie folgt zusammen:

- Carsten Spohr, Vorsitzender des Vorstands
- Michael Niggemann, Personal & Recht, Arbeitsdirektor
- Till Streichert, Finanzen
- Grazia Vittadini, Chief Technology Officer
- Dieter Vranckx, Chief Commercial Officer

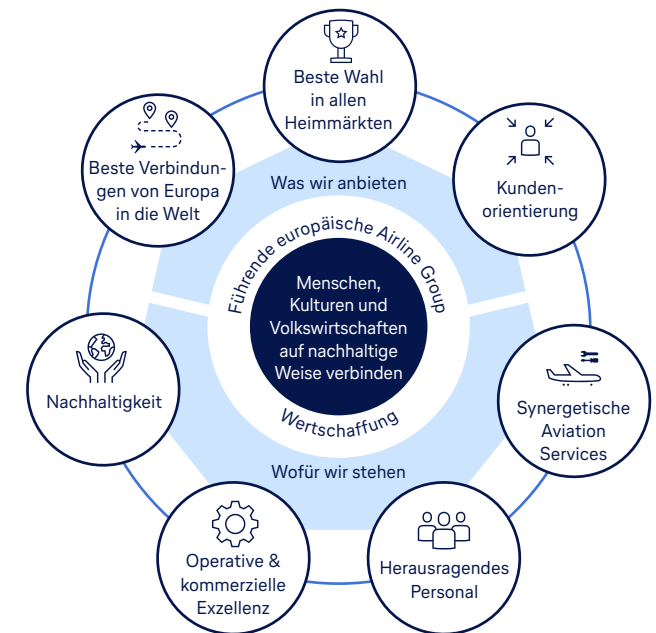
Strategien und Ziele Konzernstrategie

Positionierung als führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist führend unter den europäischen Airline-Gruppen und eine der größten Airline-Gruppen weltweit. Anspruch der Lufthansa Group ist es, den globalen Airline-Markt aktiv mitzugestalten. Maßgeblich dabei ist folgendes Leitbild: Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise. Hierbei verfolgt sie den Anspruch, Maßstäbe in Bezug auf Kundenfreundlichkeit und Nachhaltigkeit zu setzen. Sie nutzt gezielt Innovations- und Digitalisierungspotenziale zur Entwicklung kundenorientierter Angebote und zur Effizienzsteigerung. Operationelle Stabilität und Zuverlässigkeit in allen Bereichen sowie ein striktes Kostenmanagement stehen im Fokus der Unternehmensstrategie. Höchste Priorität hat stets die Sicherheit im Flugbetrieb.

Die Airlines mit ihren Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien und Italien sowie ihrem umfangreichen kontinentalen und interkontinentalen Streckennetz bilden den Kern der Lufthansa Group. Mit eigenständigen Marken bedienen sie die relevanten Kunden- und Marktsegmente, während der Einsatz der Dachmarke Lufthansa Group den Kundinnen und Kunden Orientierung gibt und für ein gemeinsames Leistungsversprechen steht. Serviceangebote sollen unter der Marke Lufthansa Group gebündelt werden, damit sie für Kundinnen und Kunden noch klarer erkennbar werden. Das Passagier-Airline-Geschäft wird durch die Geschäftsfelder Logistik und Technik ergänzt, die Synergien mit den Airlines aufweisen. [➔ Geschäftsfelder.](#)

G05 Leitbild der Lufthansa Group





Strukturelle Transformation der Lufthansa Group soll langfristigen wirtschaftlichen Erfolg steigern

Die Konzernstrategie zielt auf eine strukturelle Transformation und Modernisierung der Lufthansa Group ab. Damit will die Lufthansa Group in einem sich verändernden geopolitischen Umfeld mit hoher Dynamik und spürbaren Auswirkungen auf die Nachfrage sowie auf Liefer- und Wertschöpfungsketten bestmöglich aufgestellt sein. Chancen, die sich aus Trends und Marktveränderungen ergeben, sollen konsequent genutzt werden. Dienstleistungen, Geschäftsmodelle und organisatorische Strukturen sollen kontinuierlich auf das komplexe und dynamische Marktumfeld ausgerichtet werden. Ziel ist es, die führende Marktposition und den wirtschaftlichen Erfolg der Lufthansa Group abzusichern. Dazu soll sich das Unternehmen zu einer agilen, flexiblen und noch wettbewerbsfähigeren Organisation weiterentwickeln. Insbesondere die stärkere Ausrichtung auf die Kundenbedürfnisse, die Beschleunigung von Innovation und Digitalisierung, verantwortungsbewusstes und nachhaltiges Handeln, moderne Formen der Arbeitsorganisation sowie eine wertorientierte Unternehmenssteuerung bilden die Grundlagen für eine zukunftsfähige Ausrichtung der Lufthansa Group.

Die Lufthansa Group setzt die in den letzten Jahren begonnene Transformation fort. Hierzu zählen beispielsweise die Erweiterung des Streckennetzes durch das ITA Airways Joint Venture sowie der weitere Ausbau der Lufthansa City Airlines für wettbewerbsfähige Zu- und Abbringerdienste im Kontinentalverkehr an den Drehkreuzen Frankfurt und München.

Weiterhin soll die Profitabilität durch Erlössteigerungen und Kostensenkungen strukturell erhöht werden. Dazu haben die Airlines und die Geschäftsfelder der Lufthansa Group eigenständige Ergebnisverbesserungsprogramme initiiert, wie beispielsweise das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines. [↗ Lufthansa Airlines.](#)

Mit einem konzernweiten Transformationsprogramm werden die verschiedenen Ergebnisverbesserungsprogramme miteinander verzahnt und die Organisation sowie die Governance der Lufthansa Group weiterentwickelt. Ziel ist die engere und vernetztere Zusammenarbeit von Konzernfunktionen und Airlines, um Synergien zu heben und Effizienzen zu steigern. [↗ Änderungen in Geschäft und Organisation.](#)

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

Die weitere Stärkung des Kundenfokus ist ein zentrales Element der Konzernstrategie. Dabei strebt die Lufthansa Group an, den Premium-Anspruch konsequent umzusetzen, das Produkt- und Serviceangebot unter Einbeziehung von Branchentrends und Kundenfeedback auszubauen sowie das Loyalitätsprogramm innovativ weiterzuentwickeln. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf Aspekten, die eine wiederholte Kaufentscheidung und die Zahlungsbereitschaft beeinflussen.

Lufthansa Airlines und SWISS bieten mit der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Lufthansa Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Mit der Einführung der Boeing 787 „Dreamliner“ erhält Austrian Airlines ebenfalls eine neue Kabinenausstattung mit hochwertigen Servicedetails auf Langstreckenflügen.

Zusätzlich wird die Automatisierung von Kundenservices vorangetrieben. Das digitale Kundenportal ermöglicht es den Kundinnen und Kunden beispielsweise, alle relevanten Informationen rund um die Reise abzurufen und Anliegen wie Umbuchung, Erstattung oder Zusatzprodukte intuitiv und schnell zu lösen. Darüber hinaus ermöglicht die kontinuierliche Ausweitung der Lufthansa Group Travel ID die individuelle Abstimmung von Angeboten und Services auf die persönlichen Bedürfnisse der Fluggäste. [↗ Passagier-Airlines.](#)

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

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

Lufthansa Airlines und SWISS bieten mit einer hohen Destinationsbreite und Frequenzdichte die höchste Konnektivität im Vergleich zu anderen europäischen Airlines. Austrian Airlines, Brussels Airlines und ITA Airways halten ein qualitativ hochwertiges, attraktives und primär an den Bedürfnissen der jeweiligen Lokalmärkte orientiertes Angebot bereit. Im Punkt-zu-Punkt-Verkehr bietet die Lufthansa Group mit Eurowings ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot, das sowohl preissensibel als auch serviceorientierte Kundinnen und Kunden durch günstige Basistarife und flexibel zubuchbare Komfortelemente anspricht.

Die Modernisierung der Flotte der Lufthansa Group wird weiter vorangetrieben. Wesentliche Ziele sind die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen sowie der Kosten für Wartung und operative Unregelmäßigkeiten. Durch die Außerdienststellung älterer, weniger effizienter Flugzeugmuster soll die Mustervielfalt reduziert werden. Die Lufthansa Group erwartet bis 2030 mehr als 230 neue Flugzeuge, davon 100 Langstreckenflugzeuge. Dies stellt die größte Flottenmodernisierung in der Geschichte des Unternehmens dar und ist ein zentrales Element für die Steigerung der Profitabilität und die Zukunftsfähigkeit der Gruppe. [↗ Flotte.](#)



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

Die Kooperation mit Partner-Airlines gewinnt an Bedeutung, um die Marktpresenz in wichtigen Verkehrsgebieten zu stärken und um attraktive Anschlussflüge anzubieten. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures und Partnerschaften der Lufthansa Group weiterentwickelt. Ergänzend wird das Angebot intermodaler Transportlösungen erweitert.

Weiterhin strebt die Lufthansa Group an, die Konsolidierung der Airline-Branche aktiv voranzutreiben. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem ITA Airways Joint Venture. Potenzielle Beteiligungen an anderen Unternehmen werden dabei stets anhand ihres Beitrags zur Wertschaffung beurteilt.

Geschäftsfelder Logistik und Technik werden an den Erfordernissen des Markts ausgerichtet

Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik gehören in ihren jeweiligen Branchen zu den weltweit führenden Anbietern.

Lufthansa Cargo fokussiert sich mit spezialisierten Lösungen auf dynamisch wachsende Gütersegmente. Die Fracht-Airline reagiert auf die sich wandelnde Globalisierung mit einer breiteren geografischen Ausrichtung, zum Beispiel mit der verstärkten Anbindung von Wachstumsmärkten. Zudem investiert Lufthansa Cargo in die Modernisierung ihres Hubs am Standort Frankfurt für einen noch leistungsfähigeren Frachturnschlag. Ziel ist es, in die weltweiten Top 3 im Luftfrachtmarkt aufzusteigen.

Lufthansa Technik zählt zu den weltweit führenden Anbietern flugzeugtechnischer Dienstleistungen. Das Unternehmen stärkt seine internationale Präsenz durch den Ausbau globaler Produktionsstandorte. Gleichzeitig treibt es die Digitalisierung sowie die Modularisierung seiner Produkte konsequent voran und erweitert das Portfolio in angrenzenden Geschäftsfeldern wie beispielsweise Defense.

Lufthansa Group wird verstärkt auf Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung ausgerichtet

Verantwortung bildet die Grundlage des unternehmerischen Handelns der Lufthansa Group. Sie baut daher ihr Umweltsengagement kontinuierlich aus, engagiert sich im Bereich gesellschaftlicher Belange und pflegt einen verantwortungsvollen und fairen Umgang mit ihren Mitarbeitenden und Partnern. [➔ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

So strebt die Lufthansa Group im Bereich Umweltschutz an, die Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 zu halbieren, und unterstützt das Ziel, den Luftverkehr bis 2050 CO₂-neutral zu gestalten. Sie verfolgt das Ziel, ihren CO₂-Ausstoß pro Revenue-Tonnenkilometer bis 2030 um 30,6 % gegenüber 2019 zu senken.

Um die genannten Ziele zu erreichen, investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in treibstoffeffiziente Flugzeuge und initiiert operative Effizienzmaßnahmen. Zusätzlich treibt sie die Verbreitung von nachhaltigen Kraftstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) gemeinsam mit der Politik sowie Branchen-, Technologie- und Forschungspartnern voran.

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group Nachhaltigkeitsaspekte in die Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots ein. So ermöglicht sie es ihren Kundinnen und Kunden, durch den Einsatz von SAF und die Unterstützung von Klimaschutzprojekten zur Reduzierung der Klimawirkung künftiger Flüge beizutragen.

Die Lufthansa Group legt großen Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen, effizienten Prozessen und umfangreichen Sozialleistungen zu bieten. Sie stellt umfangreiche Weiterentwicklungsmöglichkeiten bereit und trägt so zur Zufriedenheit der Mitarbeitenden bei. Vielfalt und Chancengleichheit werden dabei als Stärke verstanden.

Auf gesellschaftlicher Ebene setzt sich das Unternehmen unter anderem mit der konzerneigenen, gemeinnützigen Hilfsorganisation help alliance weltweit durch finanzielle und personelle Unterstützung von Bildungseinrichtungen und -maßnahmen für benachteiligte Menschen ein.

Aufgrund der zentralen Bedeutung nachhaltigen Handelns werden die Nachhaltigkeitsaspekte in der Vergütung der Vorstandsmitglieder und der Leitungsebenen berücksichtigt. Die Lufthansa Group unterstützt außerdem aktiv die Bewertung durch relevante internationale ESG-Ratings wie zum Beispiel MSCI, Sustainalytics oder CDP, um jederzeit Transparenz über Aktivitäten und Fortschritte zu gewährleisten.

Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung

Finanzstrategie baut auf drei Säulen

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

G06 Finanzstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts



Fokus

- Steigerung der Kapitalrentabilität
- Steigerung der Profitabilität
- Kontinuierliche Verringerung der Umweltauswirkungen

Zielgrößen

- Adjusted ROCE
- Adjusted EBIT-Marge¹⁾
- Spezifischer CO₂-Ausstoß



Fokus

- Steigerung des operativen Ergebnisses
- Working Capital Management
- Fokussierte Investitionstätigkeit

Zielgrößen

- Adjusted Free Cashflow¹⁾



Fokus

- Ausreichende Liquiditätsausstattung
- Verringerung der Nettoverschuldung
- Sicherung des Investment-Grade-Ratings
- Minimierung von Finanzrisiken

Zielgrößen

- Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

¹⁾ Herleitung ➔ Ertragslage, Finanzlage

„Finance Transformation Program“ soll zu Verbesserungen im Finanzbereich führen

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

Das „Finance Transformation Program“ schreitet erfolgreich und plangemäß voran. Im Geschäftsjahr 2025 konnten wesentliche Fortschritte erzielt werden. So wurde das Datenmodell für harmonisierte Finanzdaten entwickelt, standardisierte Finanzprozesse wurden definiert und eine gemeinsame, konsolidierte Finanz-IT-Zielarchitektur wurde verabschiedet. Zudem wurde die sogenannte „Finance Academy“ durch ein breites, professionelles Lernangebot zur gezielten Weiterentwicklung von Fähigkeiten ausgebaut. Seit Mitte des Berichtsjahres liegt der Fokus auf der technischen Umsetzung mit dem Ziel eines erfolgreichen ersten Go-Lives bei zwei Lufthansa Group Airlines im Januar 2027. Im Anschluss an diese Pilotierung sollen über drei weitere Rollout-Wellen bis zum Jahr 2030 die Finanzbereiche aller Airlines in das neue System sowie in eine neue Organisation überführt werden.

Lufthansa Group gibt neue mittelfristige Finanzziele bekannt

Auf ihrem Kapitalmarkttag in München am 29. September 2025 hat die Lufthansa Group ihre strategische Ausrichtung erläutert und neue mittelfristige Finanzziele veröffentlicht.

Das Unternehmen beabsichtigt, die Synergien innerhalb der Gruppe durch konsequentes Vorantreiben der integrierten und vernetzten Zusammenarbeit zu maximieren. Bei den Netzwerk-Airlines sollen die bestehenden Transformationsprogramme, insbesondere das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines, und die umfangreiche Flottenerneuerung den Weg zu mehr Profitabilität ebnen.

Hierdurch sollen nachhaltig attraktive Renditen für die Aktionärinnen und Aktionäre erwirtschaftet werden.

Dazu strebt das Unternehmen an, im Zeitraum von 2028 bis 2030 folgende finanzielle Ziele zu erreichen:

- Adjusted EBIT-Marge von 8 % bis 10 %
- Adjusted ROCE (Return on Capital Employed) vor Steuern von 15 % bis 20 %
- Adjusted Free Cashflow von über 2,5 Mrd. EUR pro Jahr

Bilanzielle Stärke soll auch weiterhin die Basis für die Erreichung der finanziellen Ziele sein. Wie schon aktuell der Fall, strebt die Lufthansa Group auch zukünftig ein solides Investment-Grade-Rating bei führenden Ratingagenturen an. Zur Absicherung gegen mögliche Krisen wird die Lufthansa Group weiterhin eine konservative Mindestliquidität von 8 Mrd. EUR bis 10 Mrd. EUR vorhalten.

Zudem wird das Unternehmen an der bestehenden Dividendenpolitik festhalten, die eine Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns an die Aktionäre vorsieht.

Darüber hinaus beabsichtigt die Lufthansa Group, den Leasinganteil der Flotte mittel- und langfristig weiter auszubauen. ➔ [Flotte](#).



Nachhaltige Wertschaffung

Nachhaltige Wertschaffung benötigt adäquates Profitabilitätsniveau

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Kapitalrentabilität, gemessen als Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE). Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert. Die zugrunde liegende Kapitalbasis wird dabei um die liquiden Mittel des Konzerns bereinigt. Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Berechnungssystematik des Adjusted ROCE angepasst: Zukünftig wird die Wertschaffung des Unternehmens vor Steuern dargestellt, nicht nach Steuern.

Im Geschäftsjahr 2025 war die Wertschaffung des Unternehmens positiv. Der Adjusted ROCE vor Steuern betrug 10,3 % (Vorjahr: 9,6 %), der WACC stieg im Geschäftsjahr 2025 auf 8,6 % (Vorjahr: 8,5 %). Gemäß neuer Mittelfristziele soll der Adjusted ROCE vor Steuern in den Jahren 2028 bis 2030 bei 15 % bis 20 % liegen.

T008 Berechnung Adjusted ROCE

in Mio. €	2025	2024	Veränderung in %
Umsatzerlöse	39.597	37.581	5
Bestandsveränderungen, andere aktivierte Eigenleistungen und sonstige betriebliche Erträge	3.062	3.186	-4
Betriebliche Erträge	42.659	40.767	5
Betriebliche Aufwendungen	40.890	39.225	4
Beteiligungsergebnis	261	189	38
EBIT	2.030	1.731	17
Adjusted EBIT	1.960	1.645	19
ROCE¹⁾ in %	10,7	10,1	0,6 P.
Adjusted ROCE²⁾ in %	10,3	9,6	0,7 P.
Bilanzsumme	48.394	47.052	3
Abzugskapital	28.107	29.287	-4
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	5.389	5.183	4
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige kurzfristige Rückstellungen	6.904	6.751	2
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	3.932	3.714	6
davon weiteres Abzugskapital	3.734	5.151	-28
davon liquide Mittel	8.148	8.488	-4
Eingesetztes Kapital	20.287	17.765	14
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	19.026	17.114	11
WACC in % ³⁾	8,6	8,5	0,1 P.

¹⁾ EBIT/durchschnittlich eingesetztes Kapital; Vorjahreszahlen angepasst aufgrund neuer Berechnungssystematik (vor Steuern).

²⁾ Adjusted EBIT/durchschnittlich eingesetztes Kapital; Vorjahreszahlen angepasst aufgrund neuer Berechnungssystematik (vor Steuern); Adjusted ROCE nach vorheriger Berechnungssystematik, d.h. nach Steuern: 7,7 % (Vorjahr: 7,2 %).

³⁾ Interne Steuerungsgröße.

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

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

Bereinigungen erfolgten im Berichtsjahr insbesondere aufgrund von Buchgewinnen, vor allem aus Verkäufen von Flugzeugen und Auflösungen von Rückstellungen, die für außerordentliche Rechtsrisiken sowie für Restrukturierungen gebildet worden waren, sowie durch gegenläufig außerplanmäßige Abschreibungen, insbesondere auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge, und durch Abfindungs- und Restrukturierungsaufwendungen. [T022 Überleitung Ergebnisse.](#)

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2025 bei 1.960 Mio. EUR (Vorjahr: 1.645 Mio. EUR). Damit betrug die Adjusted EBIT-Marge 4,9 % (Vorjahr: 4,4 %). [Ertragslage.](#)

Die Sicherstellung der zukünftigen Wertschaffung des Unternehmens bildet die Grundlage für alle Investitions- und Strategieentscheidungen der Lufthansa Group. Zur Steigerung der zukünftigen Profitabilität wurden im Geschäftsjahr 2025 umfassende Maßnahmen initiiert. Insbesondere die Flottenerneuerung sowie Zukunftsprogramme wie das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines sind Teil einer umfassenden



Veränderung. Diese zielt darauf ab, die Lufthansa Group langfristig zu stärken und die Produktivität sowie Profitabilität zu steigern. Auch durch eine engere und vernetztere Zusammenarbeit von Konzernfunktionen und Airlines sollen Synergien gehoben und die Effizienz weiter gesteigert werden. Hierzu wird die Lufthansa Group in den nächsten Jahren auch die digitale Transformation vorantreiben.

Im Ergebnis erwartet die Lufthansa Group bis zum Ende der Dekade eine deutlich gesteigerte Profitabilität. Gemäß neuer Mittelfristziele soll in den Jahren 2028 bis 2030 eine Adjusted EBIT-Marge von 8 % bis 10 % erwirtschaftet werden.

[➤ Prognosebericht.](#)

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group den spezifischen CO₂-Ausstoß in das Steuerungssystem ein, um durch die Verringerung von Umweltauswirkungen damit verbundene Kosten zu reduzieren. Dies ermöglicht eine nachhaltige Wertschaffung, beeinflusst die Finanzierungsbedingungen positiv und fließt zudem in die Managementvergütung ein. Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, lag 2025 bei 85,4 Gramm und damit 2 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 87,5 Gramm). Informationen zu den langfristigen Zielsetzungen bezüglich der Verringerung von CO₂-Emissionen finden sich in der [➤ Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.](#)

Kosten- und Effizienzmanagement sichert Zukunftsfähigkeit

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

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

Dies erfordert ein bedachtes Abwägen zwischen einer Erhöhung der Marktanteile, Steigerungen der Durchschnittserlöse sowie der Allokation der Produktionskapazität auf die verschiedenen Flugbetriebe. Das Wachstum soll dabei zunehmend in Flugbetrieben mit hoher Produktivität und niedrigen Stückkosten stattfinden.

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

Um dem Kostendruck entgegenzuwirken, wurden bereits im Jahr 2024 Effizienzsteigerungsprogramme bei den Passagier-Airlines aufgesetzt, die auf einen effizienteren Einsatz von Crews und Flotte abzielen. Dazu zählt insbesondere das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines mit einem geplanten ergebniswirksamen Maßnahmenvolumen von rund 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2026 und rund 2,5 Mrd. EUR im Jahr 2028. Im Berichtsjahr wurden die konzernweiten Effizienz- und Ergebnisverbesserungsprogramme, über die regelmäßig an den Konzernvorstand berichtet wird, unter einem Dach vereint. [➤ Passagier-Airlines.](#)

Erzielung starker Free Cashflows und effektive Kapitalallokation

Finanzmanagement zielt auf starke Free Cashflows ab

Um Wert für die Anteilseigner zu schaffen und langfristig die Verschuldung weiter abzubauen, liegt ein klarer Fokus der

Finanzstrategie der Lufthansa Group auf der Erwirtschaftung starker Free Cashflows. Hierfür sind neben der Steigerung des operativen Ergebnisses ein striktes Cash- und Working Capital Management sowie eine fokussierte Investitionstätigkeit die wesentlichen Stellhebel.

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

Gemäß neuer Mittelfristziele soll der Adjusted Free Cashflow in den Jahren 2028 bis 2030 bei über 2,5 Mrd. EUR jährlich liegen.

Im Geschäftsjahr 2025 konnte die Lufthansa Group einen positiven Adjusted Free Cashflow in Höhe von 1.188 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: 840 Mio. EUR). [➤ Finanzlage.](#)

Verbesserungen im Working Capital Management unterstützen die Cashflow-Generierung

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

Fokussierte Investitionstätigkeit soll Rentabilität der eingesetzten Mittel erhöhen

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



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

Im Berichtsjahr wurden für den Zweck der Finanzierung der Flottenmodernisierung sogenannte Sale-and-Lease-back-Transaktionen abgeschlossen, in denen insgesamt 19 Flugzeuge an Lessoren verkauft und wieder zurückgeleast wurden.

Die Lufthansa Group hat ihr Investitionsvolumen im Berichtsjahr gesteigert. Im Vergleich zum Vorjahr sanken die Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) um 9 % auf 2.460 Mio. EUR (Vorjahr: 2.698 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. [↗ G13 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen.](#)

Kontinuierliche Dividendenausschüttung wird angestrebt

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

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

Für das Geschäftsjahr 2025 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 12. Mai 2026 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie an die Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 396 Mio. EUR oder 30 % des Konzerngewinns 2025 und somit einem höheren Prozentsatz als im Vorjahr, als ein Anteil von 26 % des Konzerngewinns ausgeschüttet wurde. [↗ Ertragslage.](#)

Sicherung der finanziellen Stabilität

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

Die Erfahrungen der Corona-Pandemie haben gezeigt, dass eine ausreichende Mindestliquidität im Fall globaler Krisen, von denen Airlines in der Regel in besonderem Maße betroffen sind, existenziell entscheidend ist. Ausschlaggebend für die Höhe der notwendigen Liquidität sind dabei für einen extremen Krisenfall, neben der Abdeckung der operativen Aufwendungen, auch die Sicherstellung der Rückzahlungsfähigkeit von Verbindlichkeiten des Working Capitals und dabei insbesondere die erhaltenen Kundenanzahlungen für noch nicht ausgeflogene Flugdokumente. Um die Liquiditätsrisiken zu mindern und damit den Konzern gegen mögliche Krisen zu schützen, strebt die Lufthansa Group eine Mindestliquidität von 8 Mrd. EUR bis 10 Mrd. EUR an. Diese wurde auch im Rahmen der neuen Mittelfristziele bestätigt. Aus Kapitaleffizienzgründen wird ein Teil der strategischen Liquiditätsreserve in Form einer revolving Kreditlinie vorgehalten.

Unter Berücksichtigung der frei verfügbaren Kreditlinien standen dem Unternehmen am Jahresende 2025 10,7 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2024: 11,0 Mrd. EUR). [↗ Finanzlage.](#)

Niedriger Verschuldungsgrad soll sichergestellt werden

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

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

Die Nettokreditverschuldung betrug zum Ende des Geschäftsjahres 2025 6.406 Mio. EUR. Sie lag damit trotz des positiven Free Cashflows aufgrund der Zins- und Dividendenzahlungen sowie des Zugangs von Leasingverbindlichkeiten insbesondere durch die Sale-and-Lease-back-Transaktionen um 12 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 5.744 Mio. EUR). Die Netto-Pensionsverpflichtungen sanken dagegen im Berichtsjahr zinsbedingt um 26 % auf 1.902 Mio. EUR (Vorjahr: 2.566 Mio. EUR). In Kombination mit dem gestiegenen Adjusted EBITDA verringerte sich die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA zum Jahresende 2025 auf 1,8 (Vorjahr: 2,0). [↗ Vermögenslage.](#)



T009 Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

in Mio. €	2025	2024	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ¹⁾	5.909	5.497	7
Netto-Pensionsverpflichtungen	1.902	2.566	-26
Adjusted Net Debt	7.811	8.063	-3
Adjusted EBIT	1.960	1.645	19
Abschreibungen	2.369	2.337	1
Adjusted EBITDA	4.329	3.982	9
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	1,8x	2,0x	-0,2x

¹⁾ Zur Ermittlung des Adjusted Net Debt wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) und 50 % der 2025 begebenen Hybrid-Anleihe (250 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung [↗ Finanzlage](#).

Sicherung des Investment-Grade-Ratings

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

Standard & Poor's, Fitch Ratings sowie Scope Ratings bewerten die Deutsche Lufthansa AG jeweils mit einem Investment-Grade-Rating von „BBB–“ und dem Ausblick „stabil“. Das Rating von Moody's liegt bei Baa3 und damit ebenfalls auf Investment-Grade-Niveau mit dem Ausblick „stabil“.

T010 Entwicklung der Ratings

Rating/ Ausblick	2025	2024	2023	2022	2021
Standard & Poor's	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BB/ positiv	BB-/ stabil
Moody's	Baa3/ stabil	Baa3/ stabil	Ba1/ stabil	Ba2/ stabil	Ba2/ negativ
Scope Ratings	BBB-/ stabil	BBB-/ positiv	BBB-/ positiv	BBB-/ stabil	BBB-/ negativ
Fitch Ratings	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil		

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

Lufthansa Group profitiert von gutem Kapitalmarktzugang und nutzt diversifizierte Finanzierungsquellen
Auch im Geschäftsjahr 2025 nahm die Lufthansa Group erfolgreich neue Mittel am Kapitalmarkt auf und profitierte dabei von attraktiven Konditionen in Verbindung mit ihrem Investment-Grade-Rating. Über die Platzierung einer Hybridanleihe, einer Wandelanleihe, acht Schuldscheindarlehen sowie sechs Flugzeugfinanzierungen wurden insgesamt 2.266 Mio. EUR aufgenommen. Außerdem nutzte die Lufthansa Group diverse andere Instrumente zur Finanzierung wie zum Beispiel Sale-and-Lease-back und Japanese Operating Leases. [↗ Finanzlage](#).

Auch zukünftige Finanzierungen richten sich nach der Notwendigkeit für Investitionen und zielen auf die Minimierung von Finanzierungskosten ab. Diese werden im Wesentlichen durch das Rating der Lufthansa Group sowie die am Markt herrschenden Konditionen bestimmt. Durch Differenzierung der Finanzierungsinstrumente werden ein breiter Finanzierungsmix, günstige Finanzierungskosten, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil und ein diversifiziertes Portfolio von Fremdkapitalgebern erzielt. [↗ G16 Fälligkeitsprofil der Finanzverbindlichkeiten](#).

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

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



Flotte und Streckennetz

Flotte

T011 Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge

Lufthansa Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Germanwings und Discover Airlines (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2025

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	Konzern- flotte	davon Lease	Veränderung ggü. 31.12.2024
Airbus A220		30					30		
Airbus A319	40			14	29		83	14	-3
Airbus A320	62	23	29	16	50		180	20	-3
Airbus A320neo	41	11	5	6	8		71	28	10
Airbus A321	54	6	6		6	4 ¹⁾	76	4	
Airbus A321neo	18	7			5		30	14	4
Airbus A330	21	14		11			46	4	
Airbus A340	23	8					31		-11
Airbus A350	31	5					36	9	2
Airbus A380	8						8		
Boeing 747	27						27		
Boeing 767			3				3		
Boeing 777		12	6				18	1	
Boeing 787	12		2				14	2	7
Boeing 777F						18 ²⁾	18	6	
Bombardier CRJ	23						23		-4
Embraer	27		16				43		
Flugzeuge gesamt	387	116	67	47	98	22	737	102	2

¹⁾ A321P2F operiert von Lufthansa CityLine.
²⁾ Teilweise operiert von AeroLogic, davon zwei Flugzeuge in quotaler Zuordnung.

Flotte der Lufthansa Group wächst auf 737 Flugzeuge

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2025 aus 737 Flugzeugen (Vorjahr: 735 Flugzeuge). Der Großteil der Flotte besteht aus Flugzeugen von Airbus und Boeing. Auf der Kurzstrecke werden außerdem Flugzeuge von Bombardier und Embraer eingesetzt. Das Durchschnittsalter der Flotte betrug 14,4 Jahre (Vorjahr: 14,0 Jahre).

Im Vergleich zum Vorjahr wuchs die Flotte um zwei Flugzeuge. 23 neu hinzugekommenen Flugzeugen standen 21 Abgänge gegenüber. Die Flottenzugänge umfassten auf der Langstrecke sieben Boeing 787-9, die mit der neuen „Lufthansa Allegris“-Kabine ausgestattet sind, sowie zwei Airbus A350-900, davon einem bei SWISS mit den neuen Sitzen der „SWISS Senses“-Generation. Auf der Kurzstrecke wurden zehn A320neo und vier Airbus A321neo eingeflottet. Demgegenüber wurden im Berichtsjahr 18 Flugzeuge verkauft (vier CRJ, drei A320 und elf A340) und für drei Flugzeuge ist die Leasingvereinbarung ausgelaufen.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen 19 Flugzeuge verkauft und zurückgemietet. Die Flugzeuge sind im Schnitt ein Jahr alt und werden von Lufthansa Airlines, Lufthansa City Airlines, SWISS und Brussels Airlines betrieben.

Im Berichtsjahr haben die Airlines der Lufthansa Group 66 Flugzeuge im Rahmen von Wet-Leases betrieben, insbesondere um verspätete Flugzeugauslieferungen zu kompensieren und die Kapazität in den hochfrequentierten Sommermonaten zu erweitern.

Flottenstrategie zielt auf Modernisierung der Flotte und Reduzierung der Flugzeugmuster

Die Lufthansa Group hat in den letzten Jahren wichtige Entscheidungen zur Fortführung der Flottenmodernisierung getroffen. So werden weniger treibstoffeffiziente Flugzeuge ausgemustert und durch moderne, effizientere und damit treibstoff- und CO₂-sparende Flugzeugmuster ersetzt.



Gleichzeitig nutzt der Konzern Marktchancen, um die Flottenmodernisierung voranzutreiben und moderne Flugzeuge kurzfristig sowie zu attraktiven Konditionen zu beschaffen. In diesem Zusammenhang hat sich die Opportunität ergeben, zwei Boeing 747-8 im Jahr 2026 zu sehr attraktiven Konditionen zu veräußern. Die Flugzeuge sollen zeitnah durch effizientere Muster der neuesten Technologie ersetzt werden, wodurch der Anteil vierstrahliger Flugzeuge im Konzern kontinuierlich weiter reduziert wird.

Die in den Jahren 2019 bis 2024 getätigten Bestellungen von insgesamt 34 A350-900 (davon vier gebrauchte), 15 neuen A350-1000 und 39 neuen 787-9 sowie Leasingverträge über weitere sechs A350-900 und zwei Boeing 787-9 bilden die Basis für die strukturelle Modernisierung und Optimierung der Langstreckenflotte.

Zudem wird im Rahmen der langfristigen Flottenstrategie die Anzahl der Flugzeugmuster, die auf der Langstrecke betrieben werden, konzernübergreifend verringert, um die Komplexität weiter zu reduzieren. Der vollständigen Ausflottung der Flugzeugtypen 747-400, 777-200ER, A340-600, A340-300, A330-200 und 767-300ER steht die Einflottung der neuen A350-1000, 777-9 sowie 777-8F gegenüber. Entsprechend soll die Anzahl der Flugzeugmuster auf der Langstrecke von derzeit 13 um netto drei auf zehn reduziert werden. Die Lufthansa Group erwartet sich davon deutliche Kosteneinsparungen, vor allem in den Bereichen Crew Training, Wartung und Operations.

Lufthansa Group erwartet Auslieferung von rund 45 neuen Flugzeugen im Jahr 2026

Ende 2025 standen 219 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Darüber hinaus bestehen Optionen auf weitere 182 Flugzeuge. Die Zuteilung von Flottenzugängen zu den jeweiligen Airlines wird jeweils kurzfristig vor Lieferung zentral entschieden.

Im Geschäftsjahr 2026 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von rund 45 Flugzeugen, darunter Kurzstreckenflugzeuge der A220- und A320neo-Familie und Langstreckenflugzeuge der Typen A350 und Boeing 787-9. Gemäß der aktuellen Planung wird die Lufthansa Group damit im Geschäftsjahr 2026 mehr als doppelt so viele neue Langstreckenflugzeuge erhalten wie im Geschäftsjahr 2025. Die ersten Flugzeuge des Typs A350-1000 werden in der zweiten Jahreshälfte an Lufthansa Airlines in München ausgeliefert. Sie sind mit den neuen Sitzen der „Allegris“-Generation ausgestattet und verfügen, wie bereits die A350-900, über First-Class-Kabinen.

Entsprechend der aktuellen Planung sollen im Jahr 2026 50 Flugzeuge verkauft werden beziehungsweise soll deren Lease auslaufen. Diese Planung wird kontinuierlich überprüft.

Die Lufthansa Group kann die angebotene Kapazität durch die Verlängerung oder Verkürzung temporärer Stilllegungen, die Verzögerung oder Vorziehung geplanter Ausflottungen und durch die Vereinbarung von Wet-Leases an eine im Vergleich zur Planung stärkere oder schwächere Nachfrage anpassen.

T012 Flottenbestellung Lufthansa Group

	Festbestellungen ¹⁾	Auslieferungs- zeitraum	Optionen
Langstreckenflotte			
Airbus A350-1000	15	2026 bis 2030	25
Airbus A350-900	22	2026 bis 2031	
Boeing 787-9	27	2026 bis 2028	13
Boeing 777-9	20	2026 bis 2029	24
Boeing 777-8F	7	2028 bis 2030	
Kurzstreckenflotte			
Airbus A220-300	40	2026 bis 2031	20
Airbus A320neo	30	2026 bis 2029	40
Airbus A321neo	18	2026 bis 2028	
Boeing 737-8	40	2028 bis 2032	60
Flugzeuge gesamt	219	2026 bis 2032	182

¹⁾ Ohne kontrahierte Leases.

Gruppenweites Engine Management hebt Synergien

Um im Triebwerksbereich Synergien zu heben, hat die Lufthansa Group ein konzernweites Management der eingesetzten Triebwerke eingeführt. Dadurch sollen die nutzbaren Flugstunden pro Triebwerk (Green Time) gesteigert und Vorteile durch die gemeinschaftliche Nutzung von Ersatztriebwerken und den gemeinschaftlichen Einkauf von MRO-Leistungen für alle Konzern-Airlines realisiert werden. Darüber hinaus erfolgt die Beschaffung zusätzlich benötigter Reservetriebwerke via Lease oder Kauf vom Markt zentral für alle Airlines der Lufthansa Group über das Group Engine Management, wodurch Komplexität reduziert und die Verfügbarkeit erhöht wird.



Potenzielle Materialfehler in Triebwerken werden untersucht

Aufgrund von potenziellen Materialfehlern in Bauteilen der PW1100G-Triebwerksfamilie werden die betroffenen Bauteile aus Sicherheitsgründen überprüft. Dadurch waren im Berichtsjahr im Durchschnitt jeweils zehn bis 15 Flugzeuge der Lufthansa Group nicht einsatzfähig. Dabei handelte es sich um Flugzeuge der Typen A320neo und A321neo. Insgesamt sind 64 Flugzeuge der Lufthansa Group beziehungsweise 146 Triebwerke (inklusive der Ersatztriebwerke) betroffen, von denen rund 100 bereits der ersten Inspektion unterzogen wurden. Die Auswirkungen auf die Kapazität sollen durch die Beschaffung zusätzlicher Ersatztriebwerke, die verlängerte Nutzung vorhandener Flugzeuge und zusätzliche Wet-Leases abgemildert werden. Die finanziellen Risiken konnte die Lufthansa Group durch erfolgreiche Verhandlungen mit dem Hersteller International Aero Engines (IAE LLC) signifikant reduzieren.

Ebenfalls betroffen von den Materialfehlern ist das verwandte Triebwerksmodell PW1500G, das für die Flugzeuge der A220-Familie verwendet wird. SWISS besitzt 30 A220, davon neun A220-100 sowie 21 A220-300. Im Berichtsjahr konnten zwischen vier und sechs A220 nicht betrieben werden, da die Triebwerke vorzeitig zur Untersuchung und zum Austausch betroffener Teile in die Überholung mussten. Da diese Situation im Jahr 2026 andauern wird, hat SWISS entschieden, mit den verfügbaren Triebwerken die A220-300 zu betreiben und die A220-100 bis auf Weiteres zu parken. Zwei A220-100 sollen als Einsatzreserve vorgehalten werden. Die fehlenden Kapazitäten werden auch hier mittels Wet-Lease ausgeglichen.

Großer Teil der Flotte befindet sich im Eigentum der Lufthansa Group

Insgesamt befinden sich 86 % (Vorjahr: 88 %) der Gesamtflotte im Eigentum der Lufthansa Group, 14 % (Vorjahr: 12 %) sind geleast. Mehr als 86 % (Vorjahr: 85 %) der Eigentumsflotte sind unbelastet, also nicht als Sicherheit im Rahmen von Finanzierungen genutzt.

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

Streckennetz

Streckennetz und Kapazitäten der Lufthansa Group werden deutlich ausgebaut

Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines bieten ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die Drehkreuze der Airlines in Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel. Die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti erbringen für die Netzwerk-Airlines Zu- und Abbringerdienste auf der Kurzstrecke.

Auf der Langstrecke wird das Angebot der Netzwerk-Airlines durch die komplementären Streckennetze der Allianz- und Joint-Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Eurowings bietet umfassende Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf der Kurz- und Mittelstrecke an. Discover Airlines und Edelweiss, die Ferienflieger der Lufthansa Group, fokussieren sich auf touristische Destinationen auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke und ergänzen damit das Angebot aus den Drehkreuzen.

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group ihr Streckennetz weiter ausgebaut. Im Sommerflugplan 2025 haben die Airlines der Lufthansa Group insgesamt 313 Destinationen angefliegen, vier mehr als im Vorjahr.

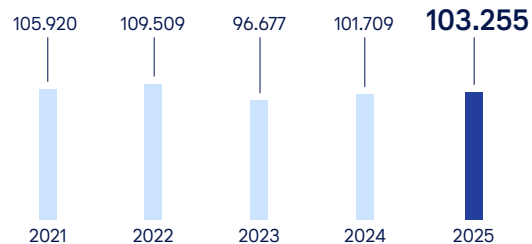
Im Geschäftsjahr 2025 hat sich auch die angebotene Kapazität weiter erhöht. Sie lag insgesamt 4 % über dem Vorjahresniveau. Die auf der Kurz- und Mittelstrecke angebotene Kapazität lag 5 % über dem Vorjahreswert. Auch auf den Interkontinentalverkehren wuchs die angebotene Kapazität im Geschäftsjahr 2025 um 3 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Transatlantik-Verkehre lagen dabei um 5 % über dem Vorjahreswert. Die angebotene Kapazität in den Mittleren Osten stieg um 28 %. Die Kapazität der Asien-Verkehre sank um 2 %.

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

Mitarbeitende

G07 Anzahl der Mitarbeitenden

zum 31.12.



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

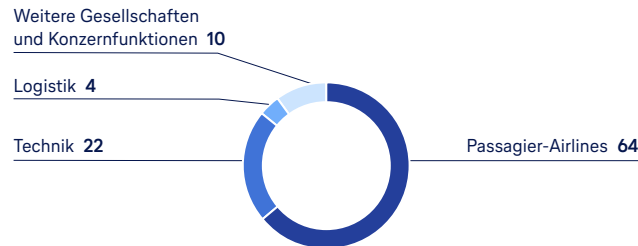
Die Mitarbeitenden sind ein unverzichtbarer Erfolgsfaktor für die Lufthansa Group. Auch im Geschäftsjahr 2025 war das Personalmanagement ein zentraler Faktor für die Zukunftsausrichtung des Unternehmens. Im Mittelpunkt steht eine Unternehmenskultur, die wirtschaftlichen Erfolg mit Engagement, Wohlbefinden und nachhaltiger Beschäftigungsfähigkeit verbindet. Mit dem Programm „Cultural Journey“ stärkt die Lufthansa Group diese Kultur kontinuierlich und passt sie an die sich wandelnden Anforderungen von Gesellschaft, Belegschaft und Stakeholdern an.

Die unternehmensweite Mitarbeiterbefragung „involve me!“ liefert wichtige Impulse für strategische Handlungsfelder und integriert diese in die HR-Strategie der Gruppe. Der Ansatz der Lufthansa Group umfasst Chancengleichheit, Vielfalt, flexible Karrierepfade, Weiterbildung und eine ausgewogene Work-Life-Balance. Das Unternehmen schafft moderne Arbeitsmodelle, die individuelle Lebensphasen berücksichtigen, und fördert eine partnerschaftliche, transparente Kultur. So sichert die Lufthansa Group ihre Position als attraktiver Arbeitgeber, bindet Talente nachhaltig und ermöglicht persönliche sowie fachliche Entwicklung.

[➤ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

G08 Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern

Stand zum 31.12.2025 in %



Zahl der Mitarbeitenden steigt im Berichtsjahr

Zum Jahresende 2025 waren bei der Lufthansa Group weltweit 103.255 Mitarbeitende beschäftigt (Vorjahr: 101.709). Damit stieg die Zahl der Beschäftigten im Berichtsjahr um 1.546 beziehungsweise 2 %. Der Anstieg ist wesentlich auf erfolgreiche Recruitingmaßnahmen, insbesondere in operativen Bereichen, zurückzuführen.

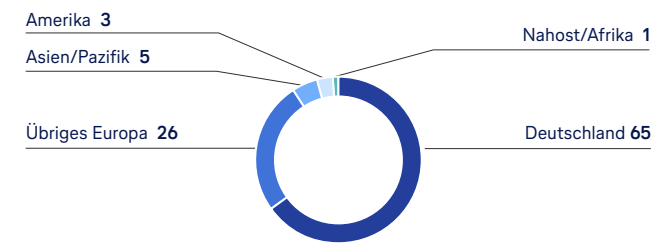
In Vollzeitstellen umgerechnet lag die Beschäftigung zum Jahresende 2025 bei 86.610 (Vorjahr: 84.215). Dies entspricht einem Anstieg von 2.395 beziehungsweise 3 % im Vergleich zum Vorjahr.

In Deutschland arbeiteten 67.091 Mitarbeitende, 755 beziehungsweise 1 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 66.336). Damit machten die Mitarbeitenden in Deutschland 65 % der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 65 %) aus. Die Zahl der Beschäftigten außerhalb von Deutschland stieg um 791 beziehungsweise 2 % auf 36.164 (Vorjahr: 35.373).

Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 42,4 Jahren (Vorjahr: 42,1 Jahre). Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 13,9 Jahre (Vorjahr: 13,7 Jahre). 35 % der Mitarbeitenden arbeiteten im Berichtsjahr in Teilzeit (Vorjahr: 35 %). Die Fluktuationsquote blieb bei 6 % (Vorjahr: 6 %).

G09 Mitarbeitende nach Regionen

Stand zum 31.12.2025 in %



In den weltweit von der Lufthansa Group angebotenen Ausbildungsberufen und dualen Studiengängen waren zum Jahresende 1.685 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: 1.860).

Lufthansa Group beabsichtigt Abbau von rund 4.000 Stellen bis 2030

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung der Lufthansa Group sollen die Aufbau- und Ablauforganisationen im Konzern angepasst werden. Ziel ist die engere und vernetztere Zusammenarbeit von Konzernfunktionen und Airlines, um Synergien zu heben und die Effizienz zu steigern. [➤ Konzernstrategie.](#)

Durch diese stärker integrierte Zusammenarbeit werden sich Prozesse und Strukturen in der Zusammenarbeit der Konzerngesellschaften signifikant verändern. Auf dieser Grundlage prüft das Unternehmen, welche Tätigkeiten zum Beispiel aufgrund von Doppelarbeiten in Zukunft nicht mehr wie bisher erforderlich sein werden. Insbesondere die tiefgreifenden Umwälzungen durch die Digitalisierung und der vermehrte Einsatz von künstlicher Intelligenz werden in vielen Bereichen und Prozessen für mehr Effizienz sorgen.

Aufgrund dieser Entwicklungen und der strukturellen Anpassungen plant die Lufthansa Group, bis 2030 weltweit insgesamt rund 4.000 Stellen abzubauen; der überwiegende Teil



entfällt auf Deutschland. Dies soll in Abstimmung mit den Sozialpartnern erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf den administrativen und nicht den operativen Rollen.

Wesentliche Vereinbarungen mit Tarifpartnern geschlossen

Die Lufthansa Group, vertreten durch die jeweils zuständigen Verbände beziehungsweise Gesellschaften, konnte im Geschäftsjahr 2025 die folgenden neuen Tarifvereinbarungen mit den Tarifpartnern abschließen. [↗ Chancen- und Risikobericht, Personal.](#)

Der Arbeitgeberverband Luftverkehr e. V. (AGVL) und die Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V. (UFO) haben einen neuen Tarifvertrag zur Regelung der Teilzeit für die rund 19.000 Kabinenbeschäftigten von Lufthansa Airlines mit Wirkung zum 1. Januar 2025 abgeschlossen. Dieser Tarifvertrag ermöglicht eine bessere Abbildung der Saisonalität, indem die Arbeitszeitmodelle zukünftig entweder eine gleichmäßige Auslastung über das Jahr ermöglichen oder aber Freizeitblöcke hauptsächlich in Schwachlastzeiten beinhalten. Der Katalog möglicher Modelle wurde stark reduziert und Regelungen wurden aufgenommen, die zu einer Vereinfachung des Vergabeprozesses führen. Der Vertrag hat eine Mindestlaufzeit bis Ende 2027.

Nachdem die UFO den Manteltarifvertrag für Kabinenbeschäftigte im Herbst 2024 gekündigt hatte, befindet sich dieser seit Jahresbeginn 2025 in der Nachwirkung.

Weiterhin offen sind die Tarifverträge zur Übergangs- und Altersversorgung für das Cockpitpersonal von Lufthansa Airlines und Lufthansa Cargo. Hier kam es zu keinem Tarifabschluss. Die Gewerkschaft Vereinigung Cockpit e. V. (VC) erklärte die Verhandlungen zu den Versorgungstarifverträgen für gescheitert und leitete daraufhin eine Urabstimmung ein, bei der die notwendige Mehrheit der Gewerkschaftsmitglieder für die Durchführung von Arbeitskampfmaßnahmen stimmte.

Bei SWISS wurde im Jahr 2025 im Cockpitbereich eine Kapazitätsvereinbarung mit dem Ziel getroffen, Bereederungsengpässe durch freiwillige Maßnahmen, darunter eine freiwillige Erhöhung des Rentenalters, zu entschärfen. Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Oktober 2026. Für das Bodenpersonal wurde eine Vereinbarung für die Dauernachtschicht in der Technik abgeschlossen. Hintergrund ist das Auslaufen einer staatlichen Sonderregelung Ende 2025 und die daraus resultierende Notwendigkeit, die maximale Schichtdauer für die Dauernachtschicht neu zu regeln. Diese Vereinbarung gilt bis Ende 2026 oder bis zum Abschluss eines neuen Gesamtarbeitsvertrags.

Edelweiss hat im April 2025 mit der Kabinengewerkschaft Edelweiss Air Flight Attendant Association (EFA) einen Gesamtarbeitsvertrag mit einer minimalen Laufzeit von Mai 2025 bis April 2030 geschlossen. Der Gesamtarbeitsvertrag bietet attraktive Arbeitsbedingungen und enthält eine absolute Friedenspflicht. Er garantiert damit Stabilität und unternehmerische Planungssicherheit.

Bei der Eurowings GmbH wurde mit der Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) für die rund 1.800 Kabinenbeschäftigten ein Vergütungstarifvertrag geschlossen, der Gehaltssteigerungen von 4 % und 3 % im Februar und August 2025 sowie 2,4 % im August 2026 vorsieht. Daneben wurden eine Ergebnisbeteiligung sowie eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 EUR vereinbart. Ebenfalls mit ver.di wurden zwei neue Vergütungstarifverträge für die rund 700 Bodenbeschäftigten der Eurowings Aviation GmbH geschlossen. Diese sehen eine Erhöhung der Entgelttabellen um 3,7 % (mindestens jedoch 180 EUR), 3,5 % und 2,2 % jeweils im Januar 2025, 2026 und 2027 sowie für Auszubildende und dual Studierende eine monatliche Erhöhung der Vergütung um 100 EUR vor. Die Mindestlaufzeit der beiden Tarifverträge beträgt jeweils 30 Monate.

Miteinander zwischen Sozialpartnern nachhaltig entwickeln

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

Forschung und Entwicklung

Die Lufthansa Group arbeitet fortlaufend an Service- und Produktinnovationen. Der Großteil dieser Aktivitäten wird, bedingt durch die unterschiedlichen Tätigkeitsschwerpunkte, dezentral in den Geschäftsfeldern betrieben und umfangreich durch externe Kooperationen ergänzt. [↗ Geschäftsfelder.](#)

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

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

So bieten Lufthansa Airlines und SWISS ihren Kundinnen und Kunden im Rahmen der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Lufthansa Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Ende des Berichtsjahres waren bei Lufthansa Airlines bereits zehn A350-900 und vier Boeing 787-9 mit der neuen „Allegris“-Ausstattung im Einsatz. Im Oktober 2025 wurde bei SWISS die erste A350-900 mit „SWISS Senses“ eingeflottet.

Als weitere Neuerung im Geschäftsjahr 2025 bietet Lufthansa Airlines ihren Fluggästen auch auf Interkontinentalflügen in allen Reiseklassen die Möglichkeit, über verschiedene Apps zeitlich unbegrenzt und gratis auf dem eigenen Smartphone oder Tablet zu chatten.



Darüber hinaus ist die Lufthansa Group im Berichtsjahr erneut mehrere Kooperationen mit Unternehmen und Forschungseinrichtungen eingegangen, die die Erforschung, Förderung und Herstellung nachhaltiger Kraftstoffe zum Ziel haben. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

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

Im Berichtsjahr hat Lufthansa Cargo zusammen mit dem Fraunhofer-Institut neue Ansätze zur Nutzung von künstlicher Intelligenz, Automatisierung und Digitalisierung in der Luftfracht präsentiert. Darüber hinaus wurde eine eigens entwickelte Software eingeführt, die mithilfe künstlicher Intelligenz Buchungsanfragen aus E-Mails direkt in das Buchungssystem überführt.

Des Weiteren ist Lufthansa Cargo im Juli 2025 als erste Airline dem Hightech-Netzwerk „Silicon Saxony“ beigetreten. Dadurch ermöglicht Lufthansa Cargo die Entwicklung maßgeschneiderter Luftfrachtlösungen für hochsensible Halbleiter-Technik-Produkte und stärkt somit ihre Position in dem zukunftssträchtigen Marktsegment. [↗ Geschäftsfeld Logistik.](#)

Lufthansa Technik baut die selbst entwickelten Produkte des „Digital Tech Ops Ecosystem“ weiter aus. Inzwischen sind rund 11.300 Flugzeuge über Serviceverträge angebunden. Das „Digital Tech Ops Ecosystem“ besteht aus AVIATAR als Plattform für datenbasierte Analytics Solutions, flydocs als Digital Records & Asset Solution und AMOS, einem Produkt der Swiss Aviation Software AG als Weltmarktführerin im Bereich Maintenance-&-Engineering-/MRO-Software. Im Berichtsjahr wurde innerhalb der AVIATAR Reliability Suite die neue Anwendung „Technical Repetitives Examination“ eingeführt, die es Kunden ermöglicht, Einträge elektronischer und konventioneller Logbücher mithilfe künstlicher Intelligenz zu analysieren und wiederkehrende Fehler effizienter zu identifizieren. Bis 2030 möchte Lufthansa Technik im Rahmen des „Ambition 2030“-Programms ihr Ziel erreichen, ein vollständig digitalisierter MRO-Anbieter zu sein.

Gemeinsam mit HENSOLDT entwickelte Lufthansa Technik im Berichtsjahr eine neue Generation von Flugdatenschreibern für die Airbus-A320-Familie. Die Geräte bieten erweiterte Analysefunktionen und erfüllen zukünftige regulatorische Anforderungen, wodurch die Betriebssicherheit signifikant erhöht wird. [↗ Geschäftsfeld Technik.](#)

Lufthansa Aviation Training hat im Berichtsjahr auf dem European Aviation Training Summit erstmals Notfall-Szenarien-Trainings mithilfe von Virtual Reality vorgestellt und eingeführt.

Innovationen und Digitalisierung werden über diverse Plattformen vorangetrieben

Innovationen und Digitalisierung werden auch vom Lufthansa Innovation Hub vorangetrieben. Dieser arbeitet mit rund 60 Mitarbeitenden an neuen digitalen Geschäftsmodellen, Partnerschaften sowie strategischen Investments entlang der gesamten Reise- und Mobilitätskette.

Der Lufthansa Group Digital Hangar bringt die Talente im Digitalbereich der Lufthansa Group zusammen und bündelt Know-how, Innovationskraft und Prozesse in einer agilen Struktur. Ziel ist es, neue technologische Trends und Standards zu setzen und echten Mehrwert für die Kundinnen und Kunden zu schaffen. Durch eine schnellere und qualitativ hochwertige Bereitstellung digitaler Produkte sollen die Kundenzufriedenheit und die digitale Benutzererfahrung signifikant verbessert werden. Der Lufthansa Group Digital Hangar soll die Lufthansa Group als digitalen Trendsetter positionieren. Insgesamt arbeiten 208 Mitarbeitende im Lufthansa Group Digital Hangar.

Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Die Lufthansa Group unterliegt einer Vielzahl nationaler, europäischer und internationaler Vorschriften. Die regulatorischen Rahmenbedingungen beeinflussen sowohl die Kosten als auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Dies gilt insbesondere, wenn Regelungen nur in bestimmten Ländern oder Regionen greifen und so den Wettbewerb konkurrierender Airlines verzerren.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Gesetzgebung auf europäischer Ebene, insbesondere in der Klimaschutzpolitik und beim Verbraucherschutz. Auch geopolitische Risiken, Zollkonflikte und Luftraumsperrungen stellen Herausforderungen dar. Die Wirtschaftlichkeit von Flügen in und ab Deutschland wird durch die hohen staatlich induzierten Standortkosten besonders belastet. Dazu zählen die Luftverkehrsteuer sowie die Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren.

EU-Klimaschutzregularien führen zu Wettbewerbsnachteilen

Die EU verfolgt mit ihrem „Fit for 55“-Programm das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken. Für den Luftverkehr sind drei Dossiers maßgeblich: die Verordnung über nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation), die Reform des EU-Emissionshandels (EU-ETS) sowie der Vorschlag zur Einführung einer Kerosinsteuer (EU-Energiesteuerrichtlinie).

Seit Januar 2025 gilt in der EU eine verbindliche Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Gemäß ReFuelEU Aviation steigt die Quote stufenweise von aktuell 2 % auf 70 % im Jahr 2050. Eine Unterquote für synthetische PtL-Flugkraftstoffe ist ab dem Jahr 2030 geplant und soll von 1,2 % auf 35 % im Jahr 2050 steigen. Nach Einschätzung der Lufthansa Group führt die Quote zu stark steigenden Kosten für europäische Fluggesellschaften und zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen.



im interkontinentalen Verkehr. Da sie nur für Flüge ab EU-Flughäfen gilt, müssen außereuropäische Fluggesellschaften mit Umsteigeflughäfen in der Nähe von Europa die SAF-Quote nur auf der Teilstrecke aus Europa zu ihrem Drehkreuz erfüllen. Zugleich bleibt die Verfügbarkeit von SAF mittelfristig begrenzt, die Preise sind weiterhin nicht wettbewerbsfähig. PtL-Kraftstoffe sind bisher nur in Labormengen verfügbar und bis zu zehnmal teurer als herkömmliches Kerosin.

Im EU-ETS wird die Gesamtzahl der CO₂-Zertifikate schrittweise reduziert. Die bisherigen kostenlosen („freien“) Zuteilungen werden ab 2026 abgeschafft. Vor allem durch den Wegfall der freien Zuteilungen erhöhen sich die Kosten. Die Regelungen werden den Zubringerverkehr europäischer Airlines verteuern und bergen das Risiko, dass Langstreckenverbindungen verstärkt auf außereuropäische Drehkreuze verlagert werden. Um einen Anreiz für das Tanken von SAF zu schaffen, wurde beschlossen, zeitlich befristet ein begrenztes Kontingent an CO₂-Zertifikaten als Ausgleich für die Mehrkosten von SAF zur Verfügung zu stellen. Hierdurch können jedoch weder die Mehrkosten in hinreichendem Maße ausgeglichen noch die notwendigen gleichen Wettbewerbsbedingungen mit Fluggesellschaften außerhalb der EU erreicht werden. Zudem ist die Zuteilung von CO₂-Zertifikaten so angelegt, dass einige EU-Netzwerkfluggesellschaften stärker von ihren SAF-Mehrkosten entlastet werden als andere. Dies sorgt für innereuropäische Wettbewerbsverzerrungen.

Die Einführung einer EU-weiten Mindestbesteuerung von Kerosin ist Gegenstand politischer Diskussionen. Zuletzt hat der EU-Rat die Steuerbefreiung für Kerosin bis 2035 verlängert. Die Einführung, die einen einstimmigen Beschluss des EU-Rats voraussetzt, würde das bestehende globale Wettbewerbsgefälle massiv verschärfen.

Aus Sicht der Lufthansa Group sind Nachbesserungen in der EU-Klimaschutzregulatorik zwingend erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der in der EU beheimateten Airlines zu erhalten und die Verlagerung von Verkehren und Emissionen – den sogenannten „Carbon-Leakage-Effekt“ – zu vermeiden. Ziel muss es sein, Klimaschutzmaßnahmen so zu gestalten, dass sie wirksam und zugleich wettbewerbsneutral sind.

[➤ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

Verschärfungen in der Verbraucherpolitik können sich belastend auswirken

Derzeit wird auf europäischer Ebene über eine Reform der Fluggastrechte-Verordnung ((EG) Nr. 261/2004) verhandelt. Die Trilog-Verhandlungen zwischen dem EU-Parlament, dem Rat der EU und der EU-Kommission haben im Oktober 2025 begonnen. Zur Diskussion stehen einige rechtliche Verschärfungen, die für die Lufthansa Group sowie ihre Kundinnen und Kunden zu steigenden Kosten führen würden. Hierzu zählen insbesondere höhere Entschädigungsbeträge, zusätzliche kostenfreie Handgepäckstücke, zahlreiche Einschränkungen der Ausnahmetatbestände bei der Entschädigungspflicht sowie Vorgaben für das Entschädigungsprozedere. Umfassendere Handgepäckmengen würden zudem die Sicherheitskontrollen und Einsteigeprozesse verlangsamen und somit die operative Stabilität und Pünktlichkeit gefährden.

Standortkosten belasten die Konnektivität Deutschlands

Die staatlichen Standortkosten für den Luftverkehr ab Deutschland – die Luftverkehrsteuer sowie die Gebühren für Luftsicherheit und Flugsicherung – haben sich seit 2019 in Summe mehr als verdoppelt. Entsprechend hat die Lufthansa Group innerdeutsche Strecken aus wirtschaftlichen Gründen einstellen müssen. Diese Entwicklung belastet die Anbindung Deutschlands an den europäischen und globalen Luftverkehr erheblich.

In ihrem Entlastungspaket hat die Bundesregierung im November 2025 unter anderem beschlossen, die Erhöhung der Luftverkehrsteuer aus dem Jahr 2024 mit Wirkung zum 1. Juli 2026 zurückzunehmen und auch die Flugsicherungsgebühren zu senken. Aus Perspektive der Lufthansa Group sind die Beschlüsse ein erster wichtiger Schritt, um das aktuelle Angebotsniveau an deutschen Flughäfen zu halten.



Wirtschaftsbericht

- Weltwirtschaftswachstum stabilisiert sich, Wirtschaftsleistung in Deutschland wieder positiv.
- Ölpreis entwickelt sich erneut rückläufig.
- Globaler Passagier- und Luftfrachtverkehr wächst gegenüber Vorjahr.
- Lufthansa Group zeigt positive Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr.
- Umsatz der Lufthansa Group liegt bei 39.597 Mio. EUR.
- Adjusted EBIT verbessert sich um 19 % auf 1.960 Mio. EUR.
- Adjusted EBIT-Marge beläuft sich auf 4,9 %.
- Adjusted Free Cashflow der Lufthansa Group beträgt 1.188 Mio. EUR.
- Bilanz weiter gestärkt.

Gesamtwirtschaftliche Lage

T013 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2025 ¹⁾	2024	2023	2022	2021
Welt	2,9	2,8	3,0	3,4	6,6
Europa	1,7	1,2	0,7	3,9	6,8
Deutschland	0,3	-0,5	-0,7	1,9	3,9
Nordamerika	2,1	2,7	2,9	2,7	6,1
Südamerika ²⁾	2,3	2,1	2,3	4,1	7,3
Asien/Pazifik	4,4	4,1	4,6	3,5	6,9
China	5,0	5,0	5,4	3,1	8,6
Naher Osten	3,6	1,7	1,8	8,0	5,3
Afrika	4,1	3,3	3,7	3,9	4,8

Quelle: S&P Global per 15.01.2026

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Ausgenommen Venezuela.

Weltwirtschaft zeigt stabile Wachstumsrate, Wirtschaftsleistung in Deutschland legt wieder zu

Das Weltwirtschaftswachstum lag im Jahr 2025 bei 2,9 % (Vorjahr: 2,8 %). Damit zeigte die weltweite Wirtschaftsleistung in den vergangenen drei Jahren ein stabiles Wachstum von jeweils rund 3 %. Auch im Jahr 2025 blieb Asien/Pazifik mit 4,4 % die Weltregion mit der höchsten Wachstumsrate (Vorjahr: 4,1 %). In Europa wuchs die Wirtschaft um 1,7 % (Vorjahr: 1,2 %). In Deutschland wurde mit 0,3 % (Vorjahr: -0,5 %) erstmals seit 2022 wieder eine positive Wachstumsrate erzielt.

Euro wertet gegenüber den meisten Hauptwährungen auf

Der Euro legte im Jahresdurchschnitt gegenüber den meisten anderen Hauptwährungen an Wert zu. Gegenüber dem Kanadischen Dollar konnte sich der Euro im Durchschnitt um 6 % behaupten. Der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar und zum Chinesischen Renminbi stieg jeweils um 4 %. Der Japanische Yen und das Britische Pfund gaben gegenüber dem Euro durchschnittlich um 3 % und 1 % nach. Lediglich zum Schweizer Franken wertete der Euro im Durchschnitt um 2 % ab.

T014 Währungsentwicklung 1 EUR zu Fremdwährung

	2025	2024	2023	2022	2021
USD	1,1282	1,0820	1,0814	1,0510	1,1821
JPY	168,79	163,77	151,68	137,86	129,84
CHF	0,9369	0,9524	0,9714	1,0040	1,0807
CNY	8,1084	7,7848	7,6521	7,0754	7,6243
GBP	0,8565	0,8464	0,8695	0,8523	0,8595
CAD	1,5769	1,4818	1,4592	1,3684	1,4818

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Inflationsrate entwickelt sich rückläufig

Die Inflationsrate ist im Berichtsjahr gesunken. Ende 2025 lag sie im weltweiten Durchschnitt bei 3,3 % (Vorjahr: 4,5 %). In Europa belief sich die Inflationsrate auf 2,0 % (Vorjahr: 2,4 %) und in Deutschland auf 1,8 % (Vorjahr: 2,6 %).

In Europa pendelte sich die Inflation somit beim Zielwert von 2,0 % ein. Die Europäische Zentralbank senkte den Leitzins im ersten Halbjahr 2025 viermal und hielt das Niveau für den Rest des Jahres bei 2,15 % (Vorjahr 3,15 %). Die US-Notenbank Fed nahm 2025 drei Zinssenkungen auf ein Niveau von 3,75 % vor (Vorjahr: 4,5 %).

Kurzfristige Zinsen sinken, langfristige Zinsen legen zu

Die kurzfristigen Zinsen sind im Jahresdurchschnitt zurückgegangen. Der durchschnittliche 6-Monats-Euribor lag im Jahr 2025 bei 2,20 % (Vorjahr: 3,48 %). Der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap stieg gegenüber Vorjahr auf 2,62 % (Vorjahr: 2,59 %).



T015 Zinsentwicklung in %

Instrument	2025	2024	2023	2022	2021
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	2,20	3,48	3,69	0,68	-0,52
6-Monats-Euribor Jahresendwert	2,11	2,57	3,86	2,69	-0,55
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	2,62	2,59	3,05	1,93	0,05
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	2,92	2,36	2,49	3,20	0,30

Quelle: Bloomberg.

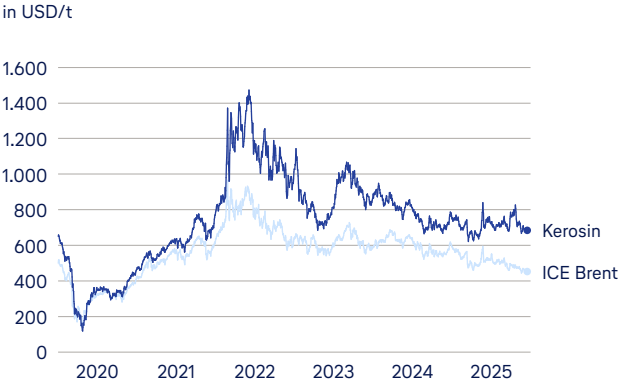
Der Rechnungszins für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten der Deutschen Lufthansa AG, der sich aus dem Durchschnittzinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, lag im Berichtsjahr bei 4,2 % (Vorjahr: 3,6 %).

Ölpreis liegt erneut unter dem Vorjahresniveau

Der Ölmarkt hat sich im Jahr 2025 weiter entspannt. Mit Preisen zwischen 58,92 USD/bbl und 82,03 USD/bbl lag der Durchschnittspreis 2025 bei 68,19 USD/bbl und damit um 15 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 79,86 USD/bbl). Am 31. Dezember 2025 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 60,85 USD/bbl (Jahresende 2024: 74,64 USD/bbl).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2025 innerhalb einer Bandbreite von 13,49 USD/bbl und 40,15 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 22,80 USD/bbl und damit um 12 % höher als im Vorjahr. Am 31. Dezember 2025 lag der Jet Fuel Crack bei 26,46 USD/bbl (Jahresende 2024: 16,19 USD/bbl).

G10 Preisentwicklung Brent und Kerosin



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

Branchenentwicklung

Globaler Passagierverkehr weist erneut positive Wachstumsraten auf

Die globale Luftfahrtindustrie verzeichnete auch im Jahr 2025 Anstiege im Passagierverkehr und konnte ihren Absatz somit weiter steigern. Vor allem die zunehmende Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Destinationen, führte zu einem weiteren Ausbau der Kapazitäten im globalen Passagierverkehr. Dieser fiel jedoch moderater aus als im Vorjahr. Aufgrund anhaltender Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge konnten die Passagier-Airlines ihre Kapazitäten nicht übermäßig ausbauen, was sich stabilisierend auf die Entwicklung der Durchschnittserlöse auswirkte. Die steigende Nachfrage konnte unter anderem durch erhöhte Sitzladefaktoren bedient werden. Im Jahresverlauf bremsen die zunehmenden makroökonomischen Unsicherheiten, insbesondere getrieben durch die politischen Entwicklungen in den USA, die Reisenachfrage temporär. Außerdem wirkten sich die weltweiten geopolitischen Spannungen, die zum Teil zu Luftraumsperrungen führten, negativ auf das Flugangebot aus. Die Nachfrage blieb jedoch von internationalen Konfliktlagen weitestgehend unberührt und erwies sich als relativ resilient.

Insgesamt stieg der weltweite Absatz (verkaufte Passagierkilometer) im Berichtsjahr gemäß den Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) gegenüber dem Vorjahr um 5 % (Vorjahr: 11 %). Den größten Zuwachs verzeichneten Fluggesellschaften aus der Region Afrika mit 9 % (Vorjahr: 13 %). Fluggesellschaften aus Europa erzielten ein Plus von 5 % (Vorjahr: 9 %).

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA im Geschäftsjahr 2025 um 0,9 % (Vorjahr: Rückgang um 4,2 %).

T016 Absatzentwicklung in der Luftfahrt

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	5	3
Nordamerika	0	-1
Mittel- und Südamerika	7	2
Asien/Pazifik	8	8
Mittlerer Osten	7	0
Afrika	9	6
Global	5	3

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2025).

Globaler Luftfrachtverkehr wächst ebenfalls

Auch der globale Markt für Luftfracht wuchs im Geschäftsjahr 2025 erneut, unterstützt durch den weiterhin boomenden Online-Handel – insbesondere durch die asiatischen E-Commerce-Anbieter. Außerdem führten Kapazitätsengpässe in der weltweiten Seeschifffahrt zu einer erhöhten Nachfrage nach Luftfracht. So stieg das weltweite Luftfrachtaufkommen – gemessen in verkauften Fracht-Tonnenkilometern – gemäß IATA im Jahr 2025 gegenüber Vorjahr um 3 % (Vorjahr: 11 %). Europäische Anbieter verzeichneten ebenfalls einen Anstieg um 3 % (Vorjahr: 11 %). Die für die Luftfrachtbranche charakteristische Saisonalität, wonach das vierte Quartal das mit Abstand umsatzstärkste Quartal ist, wurde im Jahr 2025 abgeschwächt, da einige Sendungen zur Umgehung drohender neuer Zollbeschränkungen im



Jahresverlauf vorgezogen wurden. Die jüngsten US-Zölle schwächten die Nachfrage nach Luftfracht nicht nachhaltig ab, bewirkten jedoch eine strukturelle Neuordnung der globalen Lieferströme.

Die Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA um 0,5 % gegenüber Vorjahr (Vorjahr: Rückgang um 2,0 %), beeinflusst durch das größere Angebot an Belly-Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen und die weltweit schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung.

Globale Airline-Industrie erwartet Gewinnanstieg

Für die weltweite Airline-Industrie wird im Geschäftsjahr 2025 trotz der Zunahme von geopolitischen Spannungen und Handelskonflikten ein Anstieg des Gewinns gegenüber Vorjahr und somit ein Rekordergebnis erwartet. So prognostiziert die IATA für das Geschäftsjahr 2025 einen branchenweiten Nettogewinn in Höhe von 40 Mrd. USD (Vorjahr: 28 Mrd. USD). Die Ergebnisentwicklung wird dabei neben der gestiegenen Nachfrage auch durch niedrigere Treibstoffpreise gestützt. Die positiven Aussichten werden jedoch von den anhaltenden Problemen der Lieferketten überschattet, die zu Verzögerungen bei den geplanten Produktionssteigerungen im Flugzeugbau führen.

In der regionalen Betrachtung wird für europäische Fluggesellschaften erstmals seit über einem Jahrzehnt der höchste Gewinn in Höhe von 13 Mrd. USD erwartet (Vorjahr: 9 Mrd. USD). Für Fluggesellschaften aus Nordamerika wird ein Gewinn in Höhe von 11 Mrd. USD prognostiziert (Vorjahr: 11 Mrd. USD).

T017 Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt

in Mrd. USD	2025 ¹⁾	2024
Europa	13	9
Nordamerika	11	11
Mittel- und Südamerika	3	0
Asien/Pazifik	6	3
Mittlerer Osten	7	6
Afrika	0	0
Industrie	40	28

¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Industry Statistics (12/2025).

MRO-Markt wächst weiterhin deutlich

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) entwickelte sich im Geschäftsjahr 2025 weiterhin positiv. Die hohe Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer gestiegenen Nachfrage nach MRO-Leistungen.

Das Beratungsunternehmen ICF prognostiziert für den Gesamtmarkt für MRO-Leistungen (ohne Embargoländer) im Jahr 2025 einen Zuwachs des Marktvolumens um 7 % gegenüber Vorjahr auf 147 Mrd. USD (Vorjahr: 137 Mrd. USD). Dabei entfallen 55 Mrd. USD auf die Region Europa, Mittlerer Osten und Afrika (Vorjahr: 51 Mrd. USD) und 41 Mrd. USD auf die Region Amerika (Vorjahr: 40 Mrd. USD), während für die Region Asien/Pazifik eine MRO-Nachfrage von 51 Mrd. USD erwartet wird (Vorjahr: 47 Mrd. USD). Letztere etabliert sich weiter zum zukünftig größten Markt für MRO-Dienstleistungen.

Geschäftsverlauf

Überblick über die Geschäftsentwicklung und Vergleich mit ursprünglicher Prognose

Lufthansa Group zeigt positive Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr

Die Lufthansa Group konnte sich im Geschäftsjahr 2025 insgesamt positiv entwickeln.

Die Passagier-Airlines konnten ihre Verkehrsleistung aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Destinationen, weiter ausbauen. Belastend auf die Verkehrsleistung wirkten sich die Situation im Mittleren Osten, eine temporäre Nachfrageschwäche im dritten Quartal insbesondere auf dem Nordatlantik aber auch im Europaverkehr sowie die anhaltenden Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge aus. Insgesamt stieg die Kapazität im Berichtsjahr um 4 % gegenüber Vorjahr bei einem mit 83,2 % annähernd unveränderten Sitzladefaktor.

Die voranschreitende Implementierung des Turnaround-Programms von Lufthansa Airlines wirkt sich nachhaltig positiv auf die operationelle Stabilität aus. Insgesamt lag die Pünktlichkeit der Passagier-Airlines im Berichtsjahr deutlich über dem Vorjahresniveau und die Regelmäßigkeit auf dem höchsten Niveau seit Beginn der Corona-Pandemie. Darüber hinaus konnte trotz anhaltender Inflation in der Branche der Stückkostenanstieg bei Lufthansa Airlines dank der Turnaround-Maßnahmen verlangsamt werden.

Das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines verbesserte sich im Geschäftsjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 4 % auf 1.087 Mio. EUR (Vorjahr: 1.046 Mio. EUR). Günstigere Kerosinpreise entlasteten die Kostenposition, während leicht schwächere Durchschnittserlöse das Umsatzwachstum bremsten.



Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive Entwicklung fort, begünstigt durch eine generell stabile Marktnachfrage, die insbesondere durch das anhaltend starke Geschäft aus Asien getrieben wurde. Die Integration von SWISS World-Cargo in das Joint Venture mit United Airlines sowie der Start der Vermarktung von Belly-Kapazitäten bei ITA Airways sorgten für ein breiteres Netzwerk bei Lufthansa Cargo. Insgesamt konnte Lufthansa Cargo die Verkehrsleistung ausbauen und ein Adjusted EBIT in Höhe von 324 Mio. EUR und somit 29 % über dem Vorjahresniveau erzielen (Vorjahr: 251 Mio. EUR).

Im Geschäftsfeld Technik führte die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2025 mit 603 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 607 Mio. EUR). Das operative Ergebnis wurde hierbei durch die Abwertung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie erhöhte Zölle belastet. Im Verlauf des Jahres konnten diese Effekte jedoch mitigiert werden. So konnte Lufthansa Technik im vierten Quartal 2025 das Vorjahresniveau im operativen Ergebnis übertreffen. [↗ Geschäftsfelder.](#)

Adjusted EBIT der Lufthansa Group steigt auf 1.960 Mio. EUR
Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen trotz rückläufiger Durchschnittserlöse im Passagiergeschäft aufgrund des ausgebauten Flugprogramms, höherer Zusatzerlöse sowie des starken Wachstums in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik um 5 % gegenüber Vorjahr auf 39.597 Mio. EUR (Vorjahr: 37.581 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen im Geschäftsjahr 2025 insgesamt um 5 % auf 42.498 Mio. EUR (Vorjahr: 40.542 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group erhöhten sich um 4 % auf 40.799 Mio. EUR (Vorjahr: 39.097 Mio. EUR), insbesondere infolge der gestiegenen Kosten für Gebühren und Personal. Kompensierend wirkten sich niedrigere Treibstoffkosten, geringere Kosten aus Streiks und Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb sowie Währungseffekte aus.

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group verbesserte sich um 19 % auf 1.960 Mio. EUR (Vorjahr: 1.645 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge stieg um 0,5 Prozentpunkte auf 4,9 % (Vorjahr: 4,4 %).

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im Berichtsjahr bei 1.339 Mio. EUR (Vorjahr: 1.380 Mio. EUR). [↗ Ertragslage.](#)

Positiver Adjusted Free Cashflow von 1.188 Mio. EUR erzielt
Der Operative Cashflow der Lufthansa Group stieg im Geschäftsjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 4 % auf 4.037 Mio. EUR (Vorjahr: 3.892 Mio. EUR), primär bedingt durch den Anstieg des Adjusted EBITDA. Die Nettoinvestitionen lagen im Berichtsjahr bei 2.460 Mio. EUR und damit um 9 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.698 Mio. EUR).

Somit konnte die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2025 einen positiven Adjusted Free Cashflow erzielen. Mit 1.188 Mio. EUR lag er 41 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 840 Mio. EUR). [↗ Finanzlage.](#)

Lufthansa Group weist starke Bilanz auf
Die Lufthansa Group wies auch Ende des Geschäftsjahres 2025 eine starke Bilanz auf. Die Nettokreditverschuldung lag zwar trotz des positiven Free Cashflows aufgrund von Zins- und Dividendenzahlungen sowie der Aufnahme von Leasingfinanzierungen mit 6.406 Mio. EUR um 662 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 5.744 Mio. EUR). Die Netto-Pensionsverpflichtungen sanken jedoch zinsbedingt um 664 Mio. EUR auf 1.902 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.566 Mio. EUR). Das Eigenkapital stieg zum 31. Dezember 2025 gegenüber dem Jahresende 2024 um 117 Mio. EUR auf 11.711 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 11.594 Mio. EUR).

Am Ende des Geschäftsjahres 2025 standen dem Konzern liquide Mittel in Höhe von 10,7 Mrd. EUR zur Verfügung (Vorjahr: 11,0 Mrd. EUR). [↗ Finanzlage.](#)

Prognose wesentlicher Kennzahlen trifft zu
Die Lufthansa Group hat ihren Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 mit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2024 am 6. März 2025 bekannt gegeben. Im Jahresverlauf gab es keine wesentliche Änderung dieser Prognose.

Die Lufthansa Group prognostizierte einen klaren Anstieg des Umsatzes und ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Die Prognosen trafen mit einem um 5 % gestiegenen Umsatz und einem um 19 % gestiegenen Adjusted EBIT zu.

Für die Nettoinvestitionen wurde ein Wert zwischen 2,7 Mrd. EUR und 3,3 Mrd. EUR prognostiziert. Mit 2.460 Mio. EUR lagen die Nettoinvestitionen letztendlich unterhalb dieser Bandbreite, unter anderem wegen verzögerter Flugzeugauslieferungen.

Für den Adjusted Free Cashflow wurde ein Wert in etwa auf Vorjahresniveau erwartet. Mit 1.188 Mio. EUR lag der Adjusted Free Cashflow um 41 % über Vorjahr, auch aufgrund der verzögerten Flugzeugauslieferungen.

Die Prognose eines leichten Rückgangs des spezifischen CO₂-Ausstoßes im Geschäftsjahr 2025 traf mit einem Rückgang der Kennzahl um 2 % ebenfalls zu.

T018 Entwicklung wesentlicher KPIs

		Ergebnis 2024	Prognose 2025	Ergebnis 2025
Umsatz	Mio. €	37.581	klarer Anstieg	39.597
Adjusted EBIT	Mio. €	1.645	deutlich über Vorjahr	1.960
Nettoinvestitionen ¹⁾	Mio. €	2.698	zwischen 2,7 und 3,3 Mrd. EUR	2.460
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	840	in etwa auf Vorjahresniveau	1.188
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	87,5	leichter Rückgang	85,4

¹⁾ ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen.



Wesentliche Ereignisse

Deutsche Lufthansa AG begibt erfolgreich Hybrid- und Wandelanleihen am Kapitalmarkt

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 8. Januar 2025 erfolgreich eine unbesicherte Euro-Hybridanleihe mit einem Gesamtvolumen von 500 Mio. EUR begeben. Die Anleihe wird mit 5,25 % pro Jahr verzinst und hat eine Laufzeit von 30 Jahren, kann jedoch seitens der Deutschen Lufthansa AG bereits nach sechs Jahren, also zum 15. Januar 2031, zurückgezahlt werden. Die Transaktion unterstreicht das Vertrauen der Kapitalmärkte in die Lufthansa Group und ermöglicht die frühzeitige Refinanzierung der 2015 begebenen Hybridanleihe. Die hohe Nachfrage ermöglicht vorteilhafte Konditionen und die Laufzeit bis zum ersten Rückzahlungstermin ergänzt das Fälligkeitsprofil optimal.

Am 11. Februar 2025 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Anleihe aus dem Euro-Medium-Term-Note(EMTN)-Programm über 750 Mio. EUR aus dem Jahr 2021 getilgt.

Am 3. September 2025 hat die Deutsche Lufthansa AG erfolgreich unbesicherte und nicht nachrangige Wandelanleihen mit einem Gesamtnennbetrag von 600 Mio. EUR platziert. Die Anleihen haben eine Stückelung von je 100.000 EUR und einen festverzinslichen jährlichen Kupon von 0 %. Die Transaktion war mehrfach überzeichnet.

Der Erlös aus der Platzierung der neuen Wandelanleihen wurde für allgemeine Geschäftszwecke einschließlich der Refinanzierung bestehender Verbindlichkeiten sowie für die Finanzierung des Rückkaufs von 300 Mio. EUR der ausstehenden Wandelanleihen mit Endfälligkeit 2025 verwendet.

[↗ Finanzlage.](#)

Lufthansa Group schließt 41 %-Beteiligung an ITA Airways ab und treibt Integration voran

Am 17. Januar 2025 wurde der Erwerb von 41 % an ITA Airways durch die Deutsche Lufthansa AG über eine Kapitaleinlage von 326 Mio. EUR vollzogen. Damit ist die italienische Fluggesellschaft Teil der Lufthansa Group und erweitert deren Angebot als fünfte Netzwerk-Airline. Jörg Eberhart, zuvor Head of Strategy & Organizational Development der Lufthansa Group, und Lorenza Maggio, zuvor Vice President Sales EMEA Lufthansa Group Airlines, wurden in das fünf Mitglieder zählende Board of Directors sowie das operative Management von ITA Airways berufen.

Im Lauf des Jahres wurden wesentliche Fortschritte bei der Integration von ITA Airways erzielt. Ende März 2025 ist ITA Airways in Frankfurt und München in die Terminalbereiche der Lufthansa Group Airlines umgezogen. Fluggäste profitieren so durch schnellere Umsteigemöglichkeiten. Seit April 2025 ist ITA Airways offiziell in den Integrationsprozess der Star Alliance eingebunden – ein bedeutender Schritt zur vollständigen Einbindung in das globale Netzwerk. Zudem wurde die bestehende Codeshare-Kooperation ausgeweitet. Neben innereuropäischen Verbindungen sind nun auch ausgewählte gemeinsame Langstreckenflüge buchbar, wodurch das Angebot für Fluggäste deutlich verbessert wird. Seit dem 1. Juli 2025 profitieren Statuskundinnen und -kunden zudem von harmonisierten Vorteilen wie Lounge-Zugang und Priority Services auf Flügen von ITA Airways und den Lufthansa Group Airlines. Seit Juni 2025 vermarktet zudem Lufthansa Cargo die Frachtkapazitäten von ITA Airways auf ausgewählten Strecken.

Aktionärinnen und Aktionäre stimmen allen Tagesordnungspunkten der Hauptversammlung zu

Am 6. Mai 2025 fand die ordentliche Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG statt. Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten allen Tagesordnungspunkten mit breiter Mehrheit zu.

Zu den Tagesordnungspunkten zählten unter anderem die Verwendung des Bilanzgewinns, die die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,30 Euro je Aktie vorsieht, sowie die Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Erich Clementi, Vorsitzender des Aufsichtsrats E.ON SE, Astrid Stange, Vorstandsvorsitzende der ELEMENT Insurance AG, und Angela Titzrath, ehemalige Vorstandsvorsitzende Hamburger Hafen und Logistik AG, wurden erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Alexis von Hoensbroech, Chief Executive Officer der kanadischen Fluggesellschaft WestJet Airlines. Die Wahl erfolgte jeweils für drei Jahre.

Bundeskartellamt genehmigt Einstieg der Lufthansa Group bei airBaltic

Am 30. Juni 2025 hat das Bundeskartellamt den Einstieg der Lufthansa Group bei der lettischen Fluggesellschaft airBaltic genehmigt.

Zuvor hatte die Lufthansa Group am 29. Januar 2025 eine Vereinbarung über den Erwerb von Wandelaktien unterzeichnet, die einem Anteil von 10 % an airBaltic entsprechen. Der Transaktionspreis beträgt 14 Mio. EUR. Zusätzlich erhält die Lufthansa Group einen Sitz im Aufsichtsrat von airBaltic.

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



Steuerliches Investitionssofortprogramm in Kraft getreten
Am 19. Juli 2025 trat das Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland in Kraft. Dieses sieht unter anderem eine schrittweise Reduzierung der Körperschaftsteuersätze in Deutschland vor. Hieraus ergeben sich bei gegebenem Ergebnisniveau zukünftig geringere Steuerzahlungen in Deutschland. Damit einhergehend wurden die aktivierten latenten Steuerforderungen im Berichtsjahr um insgesamt 447 Mio. EUR reduziert. Davon wurden 308 Mio. EUR erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung und 139 Mio. EUR erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Wechsel an der Spitze des Lufthansa Aufsichtsrats im kommenden Jahr
Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung der Deutschen Lufthansa AG hat sich Johannes Teyssen am 16. September 2025 den Mitgliedern des Gremiums vorgestellt. Johannes Teyssen soll auf Empfehlung des Nominierungsausschusses der Hauptversammlung am 12. Mai 2026 zur Wahl in den Aufsichtsrat vorschlagen werden. Im Anschluss an die Wahl durch die Hauptversammlung soll er durch den Aufsichtsrat zu dessen Vorsitzendem gewählt werden und die Nachfolge von Karl-Ludwig Kley antreten.

Karl-Ludwig Kley wird dann mit dem regulären Ablauf seines Mandats nach 13 Jahren – davon acht Jahre als Vorsitzender – aus dem Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG ausscheiden.
[↗ Bericht des Aufsichtsrats.](#)

Lufthansa Group erläutert strategische Ausrichtung und gibt neue mittelfristige Finanzziele bekannt
Auf ihrem Kapitalmarkttag in München hat die Lufthansa Group am 29. September 2025 ihre strategische Ausrichtung erläutert und neue mittelfristige Finanzziele veröffentlicht.

Es wird beabsichtigt, die Synergien innerhalb der Gruppe durch konsequentes Vorantreiben der integrierten und vernetzten Zusammenarbeit zu maximieren, beispielsweise

durch eine angepasste Aufbau- und Ablauforganisation. Bei den Netzwerk-Airlines sollen darüber hinaus Transformationsprogramme und Flottenerneuerung den Weg zu mehr Profitabilität ebnen. Hierdurch sollen nachhaltig attraktive Renditen für die Aktionärinnen und Aktionäre erwirtschaftet werden. [↗ Änderungen in Geschäft und Organisation.](#)

Das Unternehmen strebt an, im Zeitraum von 2028 bis 2030 eine Adjusted EBIT-Marge von 8 % bis 10 %, einen Adjusted ROCE (Return on Capital Employed) vor Steuern von 15 % bis 20 % und einen Adjusted Free Cashflow von über 2,5 Mrd. EUR pro Jahr zu erzielen.

Bilanzielle Stärke soll auch weiterhin die Basis zur Erreichung der finanziellen Ziele sein. Dazu strebt die Lufthansa Group zukünftig ein solides Investment-Grade-Rating bei führenden Ratingagenturen an. Zur Absicherung gegen mögliche Krisen wird die Lufthansa Group weiterhin eine konservative Mindestliquidität von 8 Mrd. EUR bis 10 Mrd. EUR vorhalten.

Darüber hinaus wird das Unternehmen an der bestehenden Dividendenpolitik festhalten, die eine Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns an die Aktionärinnen und Aktionäre vorsieht. [↗ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung.](#)

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Seit dem 31. Dezember 2025 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist.

Finanzielle Entwicklung

Ertragslage

Umsatz und Erträge

T019 Umsatz und Erträge

	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	32.325	31.439	3
Andere Betriebserlöse	7.272	6.142	18
Umsatzerlöse	39.597	37.581	5
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	858	954	-10
Sonstige operative Erträge ¹⁾	2.043	2.007	2
Summe operative Erträge	42.498	40.542	5

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

Verkehrsleistung ausgeweitet, Verkehrserlöse steigen um 3 %
Getrieben von der anhaltend starken Nachfrage nach Flugreisen haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) im Geschäftsjahr 2025 um 4 % gegenüber Vorjahr ausgebaut. Die Zahl der Flüge wurde um 2 % gegenüber Vorjahr gesteigert. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) stieg ebenfalls um 4 %. Insgesamt beförderten die Airlines der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2025 rund 135 Mio. Passagiere, 3 % mehr als im Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg leicht um 0,1 Prozentpunkte auf 83,2 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft erhöhten sich um 3 % auf 28.623 Mio. EUR (Vorjahr: 27.869 Mio. EUR). Der Anstieg basiert auf der ausgebauten Verkehrsleistung, höheren Zusatzerlösen und niedrigeren Kompensationszahlungen aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb, während die Durchschnittserlöse sanken.



Im Frachtgeschäft der Lufthansa Group lag die Kapazität (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) aufgrund eines in der zweiten Jahreshälfte 2024 zugegangenen B777F-Frächters und gestiegener Belly-Kapazitäten der Passagier-Airlines um 6 % über Vorjahr. Hierbei machte sich auch die Übernahme der Vermarktung von Frachtkapazitäten von ITA Airways bemerkbar, mit der Mitte des Jahres begonnen wurde. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) legte gegenüber Vorjahr ebenfalls um 6 % zu. Der Nutzladefaktor stieg um 0,1 Prozentpunkte auf 58,3 %. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft erhöhten sich aufgrund des gestiegenen Absatzes um 4 % auf 3.702 Mio. EUR (Vorjahr: 3.569 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im Berichtsjahr gegenüber Vorjahr um 3 % auf 32.325 Mio. EUR (Vorjahr: 31.439 Mio. EUR).

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

Andere Betriebserlöse steigen um 18 %

Die anderen Betriebserlöse verbesserten sich gegenüber Vorjahr um 18 % auf 7.272 Mio. EUR (Vorjahr: 6.142 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Erlössteigerungen im Drittgeschäft des Geschäftsfelds Technik. Die Ausweitung der Geschäftsaktivität folgt dabei dem mittelfristigen Wachstumsprogramm „Ambition 2030“. Sowohl im Bereich der Reparatur- und Wartungsleistungen als auch in den sonstigen Servicebereichen entwickelte sich die Nachfrage deutlich positiv. Belastend machten sich die negativen US-Dollar-Währungseinflüsse bemerkbar.

Umsatzerlöse erhöhen sich um 5 %

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2025 um 5 % auf 39.597 Mio. EUR (Vorjahr: 37.581 Mio. EUR).

G11 Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz

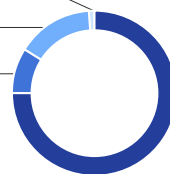
in %

Weitere Gesellschaften
und Konzernfunktionen 1

Technik 15

Logistik 9

Passagier-Airlines 75



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

Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen sanken insbesondere aufgrund der niedrigeren konzerninternen Wartungsaktivität durch Lufthansa Technik um 10 % auf 858 Mio. EUR (Vorjahr: 954 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Erträge stiegen insbesondere bedingt durch höhere Kursgewinne aus Wechselkursveränderungen um 2 % auf 2.043 Mio. EUR (Vorjahr: 2.007 Mio. EUR).

Insgesamt legten damit die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2025 um 5 % auf 42.498 Mio. EUR zu (Vorjahr: 40.542 Mio. EUR).

Aufwendungen

Materialaufwand wächst um 5 %

Der operative Materialaufwand der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2025 mit 23.581 Mio. EUR um 5 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 22.393 Mio. EUR). Der Anstieg ist auf die Ausweitung des Geschäftsbetriebs sowie preisbedingte Kostensteigerungen zurückzuführen.

Innerhalb des Materialaufwands sanken die Aufwendungen für Treibstoff um 7 % auf 7.271 Mio. EUR (Vorjahr: 7.785 Mio. EUR). Die Effekte des gestiegenen Verbrauchs (+2 %) infolge des ausgebauten Flugprogramms wurden durch den Rückgang der Preise (–5 % inklusive Sicherung) für Kerosin, der teilweise durch die zusätzlichen Kosten der Beimischung von nachhaltigen Flugtreibstoffen (SAF) kompensiert wurde, und Währungseffekte (–4 %) überkompensiert. Das Preissicherungsergebnis betrug –254 Mio. EUR (Vorjahr: –139 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen insbesondere bedingt durch die ausgeweitete Geschäftstätigkeit und höhere Einkaufspreise im Geschäftsfeld Technik sowie durch höhere Aufwendungen für Emissionszertifikate um 18 % auf 3.837 Mio. EUR (Vorjahr: 3.260 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Gebühren nahmen um 10 % auf 5.541 Mio. EUR (Vorjahr: 5.020 Mio. EUR) zu, im Wesentlichen aufgrund von Preissteigerungen bei den staatlichen Luftsicherheits- sowie den Flughafengebühren. So stiegen beispielsweise die Luftsicherheitsgebühren um 18 % gegenüber Vorjahr.



Die Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen erhöhten sich um 16 % auf 3.025 Mio. EUR (Vorjahr: 2.600 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür ist vor allem die starke Kapazitätsauslastung bei Lufthansa Technik infolge des ausgebauten Geschäftsbetriebs sowie ein hohes Wartungsaufkommen für Triebwerkstypen, die über Joint-Venture-Partner von Lufthansa Technik gewartet werden und deshalb als extern bezogene Technikleistungen ausgewiesen werden.

Die Aufwendungen für Inflight Services stiegen auf Basis des ausgebauten Passagiergeschäfts um 8 % auf 1.241 Mio. EUR (Vorjahr: 1.144 Mio. EUR).

Aufgrund des verstärkten Einsatzes von gecharterten Flugzeugen zum Ausgleich von Kapazitätsengpässen und zur saisonalen Flexibilisierung nahmen die Charteraufwendungen um 12 % auf 1.197 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.073 Mio. EUR). Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten an deutschen Flughäfen sanken um 37 % auf 229 Mio. EUR (Vorjahr: 364 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf der Stabilisierung des Flugbetriebs in Deutschland. Darüber hinaus sind die Vorjahreszahlen durch die Streiks im ersten Halbjahr 2024 belastet. Direkte Kompensationszahlungen an Passagiere für Flugverspätungen und -ausfälle, die als Erlösschmälerungen erfasst werden, verminderten sich um 49 % auf 244 Mio. EUR (Vorjahr: 479 Mio. EUR). In Summe lagen die Aufwendungen und Kompensationszahlungen bei 473 Mio. EUR und damit um 44 % unter Vorjahr (Vorjahr: 843 Mio. EUR).

Operativer Personalaufwand steigt um 7 %

Der operative Personalaufwand lag im Berichtsjahr mit 9.639 Mio. EUR um 7 % über Vorjahr (Vorjahr: 8.992 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus tariflichen Gehaltssteigerungen, Abgrenzungen für Bonuszahlungen und der um 3 % höheren Anzahl der Mitarbeitenden (bereinigt um den Verkauf von AirPlus).

Planmäßige Abschreibungen legen um 1 % zu

Die planmäßigen Abschreibungen lagen im Geschäftsjahr 2025 mit 2.369 Mio. EUR um 1 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.337 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke (1.908 Mio. EUR, Vorjahr: 1.867 Mio. EUR).

T020 Aufwendungen

	2025	2024	Veränderung	Anteil am
	in Mio. €	in Mio. €	in %	Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	23.581	22.393	5	58
davon Treibstoff	7.271	7.785	-7	18
davon Gebühren	5.541	5.020	10	14
davon Fremdleistungen Technik	3.025	2.600	16	7
davon Inflight Services	1.241	1.144	8	3
davon Charteraufwand	1.197	1.073	12	3
Personalaufwand ¹⁾	9.639	8.992	7	24
Abschreibungen ²⁾	2.369	2.337	1	6
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	5.210	5.375	-3	13
davon personalabhängiger Aufwand	1.063	1.029	3	3
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	733	655	12	2
Summe operative Aufwendungen	40.799	39.097	4	100

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand / Planabgeltung. ↗ T022.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung. ↗ T022.

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

Sonstige operative Aufwendungen sinken um 3 %

Die sonstigen operativen Aufwendungen reduzierten sich insbesondere aufgrund von geringeren Verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsgeschäften um 3 % auf 5.210 Mio. EUR (Vorjahr: 5.375 Mio. EUR).

Operative Aufwendungen steigen insgesamt um 4 %

Insgesamt erhöhten sich die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2025 um 4 % auf 40.799 Mio. EUR (Vorjahr: 39.097 Mio. EUR).



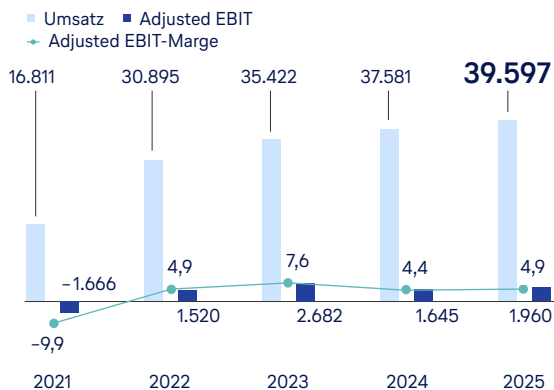
Ergebnisentwicklung

Adjusted EBIT verbessert sich auf 2,0 Mrd. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis stieg im Berichtsjahr um 31 % auf 261 Mio. EUR (Vorjahr: 200 Mio. EUR). Die Position beinhaltet unter anderem das anteilige positive Ergebnis des ITA Airways Joint Ventures, das stark von Fremdwährungsbewertungseffekten beeinflusst wurde, sowie die positiven Ergebnisse des SunExpress Joint Ventures und des Gemeinschaftsunternehmens Terminal 2 am Flughafen München.

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group verbesserte sich im Geschäftsjahr 2025 um 19 % auf 1.960 Mio. EUR (Vorjahr: 1.645 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, stieg um 0,5 Prozentpunkte auf 4,9 % (Vorjahr: 4,4 %).

G12 Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT in Mio. € und Adjusted EBIT-Marge in %



Im Geschäftsfeld Passagier-Airlines lag das Adjusted EBIT bei 1.087 Mio. EUR (Vorjahr: 1.046 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Logistik betrug das Adjusted EBIT 324 Mio. EUR (Vorjahr: 251 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Technik erzielte ein Adjusted EBIT in Höhe von 603 Mio. EUR (Vorjahr: 607 Mio. EUR). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen

Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt -92 Mio. EUR (Vorjahr: -144 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

EBIT liegt bei 2,0 Mrd. EUR

Auf Basis des EBIT wird das Adjusted EBIT als wesentliche Ergebniskennzahl zur besseren Vergleichbarkeit um eindeutig definierte, nicht planbare Ergebnisbestandteile bereinigt. [Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung.](#)

Das EBIT verbesserte sich im Geschäftsjahr 2025 um 17 % auf 2.030 Mio. EUR (Vorjahr: 1.731 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit 70 Mio. EUR (Vorjahr: 86 Mio. EUR).

Die Adjustments beinhalten im Wesentlichen Buchgewinne vor allem aus Verkäufen von Flugzeugen (99 Mio. EUR) und Auflösungen von Rückstellungen, die für außerordentliche Rechtsrisiken sowie für Restrukturierungen gebildet worden waren (59 Mio. EUR), sowie gegenläufig außerplanmäßige Abschreibungen, insbesondere auf zur Verwertung vorgesehene Flugzeuge (38 Mio. EUR), ebenso wie Aufwendungen aus Restrukturierungen und Bewertungseffekten bei Pensionen (28 Mio. EUR).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit stieg im Geschäftsjahr 2025 um 15 % auf 1.769 Mio. EUR (Vorjahr: 1.542 Mio. EUR).

Finanzergebnis beläuft sich auf 151 Mio. EUR

Das Finanzergebnis betrug im Geschäftsjahr 2025 151 Mio. EUR (Vorjahr: 34 Mio. EUR). Das darin enthaltene Beteiligungsergebnis lag bei 261 Mio. EUR (Vorjahr: 189 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis lag bei -216 Mio. EUR (Vorjahr: -149 Mio. EUR). Die Zinserträge sanken dabei unter anderem aufgrund des gesunkenen kurzfristigen Zinsniveaus sowie wegen im Vorjahresvergleich geringerer Verzinsungen von Ertragsteueransprüchen aus Betriebsprüfungen. Die gesunkenen Zinsaufwendungen aus Flugzeugfinanzierungen

kompensierten diesen Effekt nur teilweise. Die entsprechenden Zinsen sind durch Zinsderivate ebenfalls variabel kurzfristig verzinst.

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf 106 Mio. EUR (Vorjahr: -6 Mio. EUR). Der Anstieg basiert im Wesentlichen auf der erfolgswirksamen Bewertung ungesicherter Fremdwährungsfinanzschulden und Wandelanleihen sowie auf erfolgswirksamen Bewertungseffekten bei Ineffektivitäten von Derivaten.

Die Ertragsteuern beliefen sich auf -564 Mio. EUR (Vorjahr: -176 Mio. EUR). Die effektive Steuerquote der fortgeführten Geschäftstätigkeit lag mit 29 % über dem erwarteten Steuersatz von 25 %. Aufgrund der beschlossenen zukünftigen Körperschaftsteuersatzsenkung in Deutschland ergaben sich negative Bewertungseffekte für latente Steuern, die zum Teil erfolgswirksam im Steueraufwand zu erfassen waren. Steuerquotenreduzierend wirkten dagegen insbesondere steuerfreie Beteiligungs- und sonstige Erträge sowie positive Ergebnisse aus Betriebsprüfungen in Deutschland.

Damit ergab sich ein Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen in Höhe von 1.356 Mio. EUR (Vorjahr: 1.400 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen betrifft wie im Vorjahr Anpassungen des Veräußerungsgewinns aus dem Verkauf der Gesellschaften des Catering Geschäftsereichs im Jahr 2023 und lag bei 7 Mio. EUR (Vorjahr: -7 Mio. EUR).

Abzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von -24 Mio. EUR (Vorjahr: -13 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 1.339 Mio. EUR (Vorjahr: 1.380 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug 1,12 EUR (Vorjahr: 1,15 EUR).

[Konzernanhang, Erläuterung 16.](#)

T021 Ergebnisstruktur Lufthansa Group

	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	42.659	40.767	5
Betriebliche Aufwendungen	-40.890	-39.225	-4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.769	1.542	15
Finanzergebnis	151	34	344
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.920	1.576	22
Ertragsteuern	-564	-176	-220
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1.356	1.400	-3
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	7	-7	
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.363	1.393	-2
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-24	-13	-85
Auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	1.339	1.380	-3

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie vor

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

Für das Geschäftsjahr 2025 weist die Deutsche Lufthansa AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 44 Mio. EUR aus. Nach Entnahmen aus den anderen Gewinnrücklagen von 352 Mio. EUR beläuft sich der Bilanzgewinn auf 396 Mio. EUR.

Für das Geschäftsjahr 2025 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG der Hauptversammlung am 12. Mai 2026 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie an die Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 396 Mio. EUR oder 30 % des Konzernergebnisses im Jahr 2025.

T022 Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	2025		2024	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	39.597		37.581	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	858		954	
Sonstige betriebliche Erträge	2.204		2.232	
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.		- 99		- 212
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		- 2		- 3
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A-Projekte und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		- 59		- 7
davon außerordentliche sonstige Erträge		- 1		- 2
Summe betriebliche Erträge	42.659	- 161	40.767	- 224
Materialaufwand	- 23.581		- 22.399	
davon außerordentlicher Materialaufwand		-		6
Personalaufwand	- 9.667		- 9.036	
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		12		20
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		16		24
Abschreibungen	- 2.407		- 2.378	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		38		41
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.235		- 5.412	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		-		-
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		8		20
davon Aufwendungen aus wesentlichen Rechtsstreitigkeiten		-		-
davon Aufwendungen aus M&A-Projekten		4		15
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		13		1
Summe betriebliche Aufwendungen	- 40.890	91	- 39.225	127
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.769		1.542	
Beteiligungsergebnis	261		189	
Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte		-		11
EBIT	2.030		1.731	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		- 70		- 86
Adjusted EBIT		1.960		1.645
Planmäßige Abschreibungen		2.369		2.337
Adjusted EBITDA		4.329		3.982

Finanzlage

Investitionen

Bruttoinvestitionen steigen gegenüber Vorjahr auf 4.278 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group (ohne Erwerb von Anteilen) stiegen im Geschäftsjahr 2025 gegenüber Vorjahr um 14 % auf 4.278 Mio. EUR (Vorjahr: 3.743 Mio. EUR). Sie setzen sich aus Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen zusammen.

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen lagen mit 3.649 Mio. EUR um 13 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.237 Mio. EUR). Sie machten damit 85 % der Bruttoinvestitionen aus. 1.785 Mio. EUR entfielen dabei auf Anzahlungen für zukünftige Auslieferungen, insbesondere von Langstreckenflugzeugen (Vorjahr: 1.065 Mio. EUR).

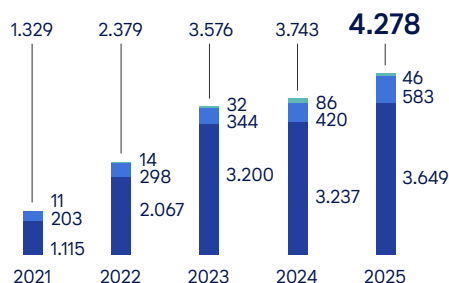
Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, stiegen um 39 % auf 583 Mio. EUR (Vorjahr: 420 Mio. EUR). Davon entfielen 490 Mio. EUR (Vorjahr: 333 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. Dazu zählen unter anderem die Erneuerung des Cargo Centers in Frankfurt, der Aufbau des neuen Technikbetriebs in Portugal, Einbauten in Flughafen Lounges sowie neue Flugsimulatoren im Trainingsbetrieb. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und Software wurden 93 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 46 Mio. EUR (Vorjahr: 86 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus der Vergabe von Darlehen.

G13 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen

in Mio. €¹⁾

■ Primärinvestitionen ■ Sekundärinvestitionen
■ Finanzinvestitionen

¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Mit Blick auf die einzelnen Geschäftsfelder der Lufthansa Group entfiel mit 4.047 Mio. EUR (+24 % gegenüber Vorjahr) der größte Teil der Bruttoinvestitionen auf die Passagier-Airlines. Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik in Höhe von 110 Mio. EUR (-26 % gegenüber Vorjahr) betrafen im Wesentlichen den Aus- und Umbau des Frachtzentrums in Frankfurt. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen in Höhe von 230 Mio. EUR (+12 % gegenüber Vorjahr) vor allem auf technische Betriebsausstattungen sowie den Kauf eines Grundstücks für den neuen Geschäftsbetrieb in Portugal.

➔ [Geschäftsfelder.](#)

Cashflow aus der Investitionstätigkeit liegt im Berichtsjahr bei 2.781 Mio. EUR

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit der Lufthansa Group stieg im Geschäftsjahr 2025 um 16 % auf 2.781 Mio. EUR (Vorjahr: 2.392 Mio. EUR). Die Kennzahl berücksichtigt Zahlungen für reparaturfähige Flugzeugersatzteile, Ausgaben für Anteilserwerbe, Einnahmen aus Anlagenverkäufen sowie Dividenden- und Zinseinnahmen.

Aufgrund der Ausweitung der Geschäftstätigkeit sowie des Bestandsaufbaus von Ersatzteilen für neue Flugzeugmuster setzte sich der Zugang von reparaturfähigen Ersatzteilen weiter fort. Der korrespondierende Mittelabfluss lag mit 243 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 241 Mio. EUR).

Auf Anteilskäufe entfielen Ausgaben in Höhe von 358 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR), davon 326 Mio. EUR für den Erwerb von 41 % der Anteile an ITA Airways.

Die Erlöse aus der Veräußerung von Anlagevermögen beziehungsweise zum Verkauf stehendem Vermögen in Höhe von 1.609 Mio. EUR (Vorjahr: 1.260 Mio. EUR) betrafen überwiegend den Verkauf von insgesamt 26 Flugzeugen, davon 19 im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen (1.273 Mio. EUR), bei denen im Geschäftsjahr 2025 zugegangene Flugzeuge an externe Leasinggeber veräußert und für Zeiträume von sechs beziehungsweise zwölf Jahren zurückgemietet wurden.

Die Zins- und Dividendeneinnahmen erhöhten sich um 20 % auf 489 Mio. EUR (Vorjahr: 408 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund höherer Zinseinkünfte aus Betriebsprüfungsergebnissen.

Die Nettoinvestitionen (ohne Erwerb und Veräußerung von Anteilen) sanken im Berichtsjahr um 9 % auf 2.460 Mio. EUR (Vorjahr: 2.698 Mio. EUR).

Zum 31. Dezember 2025 bestand ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 17,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 21,6 Mrd. EUR). Die Finanzierung insbesondere der Investitionen in Flugzeuge erfolgt durch eine Mischung aus ungesicherten Unternehmensfinanzierungen, spezifischen Flugzeugfinanzierungsmodellen und Leasing.

Cashflow

Operativer Cashflow liegt bei 4.037 Mio. EUR

Der Operative Cashflow der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2025 mit 4.037 Mio. EUR um 4 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 3.892 Mio. EUR). Der Anstieg basiert im Wesentlichen auf dem höheren Adjusted EBITDA. Dieser wurde unterstützt durch Zuflüsse aus Steuern im Zusammenhang mit abgeschlossenen Betriebsprüfungen in Deutschland. Teilweise kompensiert wurde er durch geringere Zuflüsse aus der Veränderung des Working Capitals.

Der Zufluss aus der Veränderung des Trade Working Capitals lag im Berichtsjahr bei 238 Mio. EUR (Vorjahr: 525 Mio. EUR). Er stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die um 206 Mio. EUR zulegten (Vorjahr: 202 Mio. EUR). Effekte aus gestiegenen Forderungen und Vertragsvermögenswerten wirkten sich mit -51 Mio. EUR (Vorjahr: -197 Mio. EUR), gestiegene Verbindlichkeiten und Vertragsverpflichtungen mit 226 Mio. EUR (Vorjahr 676 Mio. EUR) aus. Der Anstieg der Vorräte führte zu einem Effekt von -31 Mio. EUR (Vorjahr -216 Mio. EUR). Die sonstigen Vermögenswerte und Verpflichtungen des Trade Working Capitals erhöhten sich um -112 Mio. EUR (Vorjahr: +60 Mio. EUR), insbesondere aufgrund von Vorauszahlungen an Lieferanten und Service Partner. Innerhalb des Operativen Cashflows betrafen 721 Mio. EUR Zahlungen an ehemalige Mitarbeitende aus Pensionsverpflichtungen (Vorjahr: 669 Mio. EUR). Weiterhin wurden Dotierungen von Pensionsplänen in Höhe von 527 Mio. EUR (Vorjahr: 417 Mio. EUR) vorgenommen und gegenläufige Rückflüsse aus Planvermögen im Zusammenhang mit gezahlten Pensionen in Höhe von 472 Mio. EUR (Vorjahr: 549 Mio. EUR) verwendet. Die Zahlungsflüsse in beziehungsweise aus den Planvermögen werden ebenfalls im Operativen Cashflow ausgewiesen, sodass sich im Zusammenhang mit Pensionen ein Netto-Zahlungsabfluss in Höhe von 776 Mio. EUR ergab (Vorjahr: Netto-Abfluss von 537 Mio. EUR).

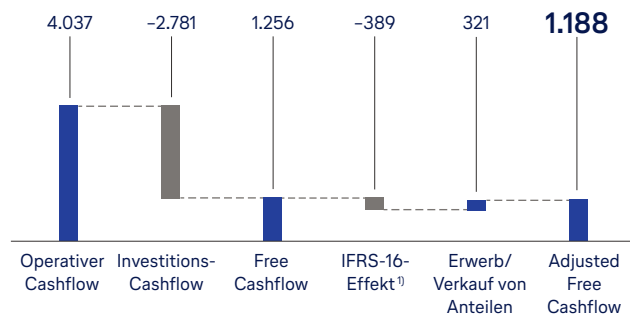
**Adjusted Free Cashflow liegt bei 1.188 Mio. EUR**

Nach Abzug des Cashflows aus der Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2025 ein positiver Free Cashflow von 1.256 Mio. EUR (Vorjahr: 1.500 Mio. EUR).

Der Adjusted Free Cashflow stieg um 41 % auf 1.188 Mio. EUR (Vorjahr: 840 Mio. EUR). Er berücksichtigt einerseits den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen (Tilgungsanteil) in Höhe von 389 Mio. EUR (Vorjahr: 354 Mio. EUR). Andererseits bleiben Investitionen und Desinvestitionen in Anteile an anderen Gesellschaften außer Acht. Im Berichtsjahr beliefen sich diese Auszahlungen, im Wesentlichen für den Erwerb der Anteile an der ITA, auf netto 321 Mio. EUR (Vorjahr Einzahlungen: -306 Mio. EUR).

G14 Adjusted Free Cashflow

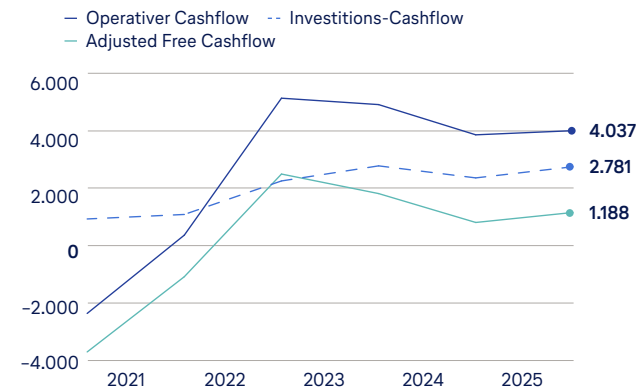
in Mio. €



¹⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

G15 Cashflow und Investitionen

in Mio. €



Dem stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt in Höhe von 2.266 Mio. EUR gegenüber. Dabei handelte es sich um eine Wandelanleihe (600 Mio. EUR), eine Hybridanleihe (495 Mio. EUR), acht Schuldscheindarlehen (380 Mio. EUR) und sechs Flugzeugfinanzierungen (752 Mio. EUR).

Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit Banken. Die revolvingende Kreditlinie in Höhe von 2,5 Mrd. EUR war zum Ende des Geschäftsjahres 2025 nicht genutzt. Zum 31. Dezember 2025 betrugen die nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien insgesamt 2.567 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.549 Mio. EUR).

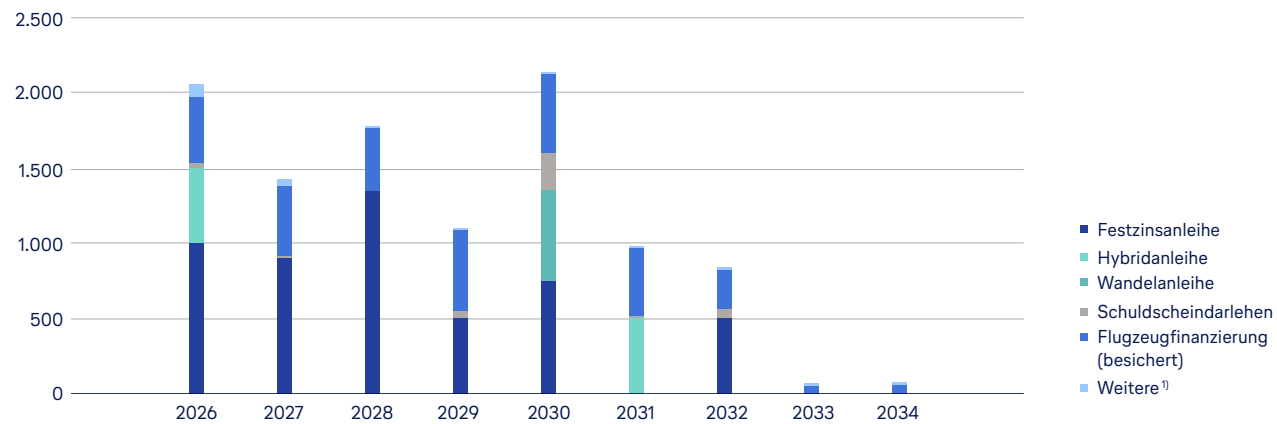
Finanzierung**Finanzierungstätigkeit mündet in Mittelabfluss in Höhe von 1.638 Mio. EUR**

Die Finanzierungstätigkeit im Geschäftsjahr 2025 führte zu einem Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 1.638 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 1.450 Mio. EUR).

Dieser resultierte aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 2.748 Mio. EUR, im Wesentlichen aus einer Anleihe (750 Mio. EUR), einer Wandelanleihe (595 Mio. EUR), Schuldscheindarlehen (306 Mio. EUR), Leasing und Flugzeugfinanzierungen (1.048 Mio. EUR) sowie Zins- und Dividendenzahlungen inklusive der damit verbundenen Zahlungen aus Sicherungsgeschäften (1.156 Mio. EUR).

G16 Fälligkeitsprofil der Finanzverbindlichkeiten

Stand zum 31.12.2025 in Mio. €



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

Liquidität

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 10,7 Mrd. EUR

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln, kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) lag am Jahresende 2025 bei 8.148 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 8.488 Mio. EUR). Von der bilanziellen Liquidität waren am Jahresende 2025 7.341 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 7.664) zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Unter Berücksichtigung der frei verfügbaren Kreditlinien standen dem Unternehmen damit am Jahresende 2025 10,7 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2024: 11,0 Mrd. EUR).

T023 Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group

	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	1.927	1.569	23
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.520	2.494	1
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-96	-182	-47
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	-45	-40	13
Erstattete/gezahlte Ertragsteuern	61	-181	
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-434	-244	78
Veränderung des Trade Working Capitals	238	525	-55
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-134	-49	173
Operativer Cashflow	4.037	3.892	4
Bruttoinvestitionen (Primär-, Sekundär-, Finanzinvestitionen (ohne Anteilskäufe))	-4.278	-3.743	-14
Zugänge von reparaturfähigen Ersatzteilen und Anteilskäufe	-601	-317	
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	1.609	1.260	28
Zinseinnahmen und Dividenden	489	408	20
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-2.781	-2.392	-16
Free Cashflow	1.256	1.500	-16
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-238	67	
Transaktionen durch Minderheiten	-	-	-
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	-482	-520	-7
Dividenden	-368	-372	1
Zinsausgaben	-788	-558	-41
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-1.638	-1.450	-13
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-10	5	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1.790	1.668	7
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	1.160	1.790	-35

¹⁾ Einschließlich Ergebnis aus nicht fortgeführten Tätigkeiten.

Vermögenslage

Bilanzsumme steigt um 1,3 Mrd. EUR

Die Konzernbilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2025 gegenüber dem Jahresende 2024 um 1.342 Mio. EUR auf 48.394 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 47.052 Mio. EUR).

Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 1.500 Mio. EUR auf 32.236 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 30.736 Mio. EUR). Sie machten damit zum Jahresende 2025 67 % der Bilanzsumme aus. Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 158 Mio. EUR auf 16.158 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 16.316 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag damit zum Jahresende 2025 bei 33 %.

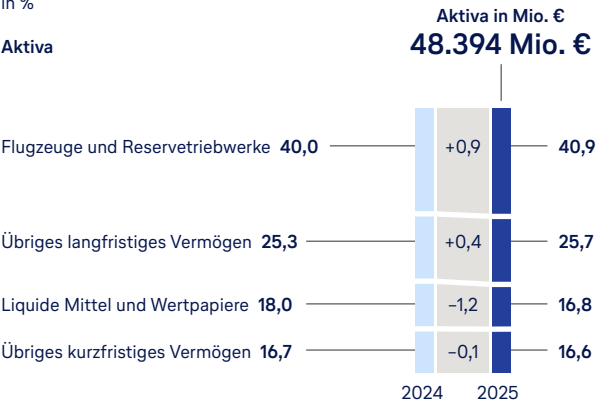
Das Eigenkapital stieg um 117 Mio. EUR auf 11.711 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 11.594 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel 59 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2024: 58 %). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 88 % (31. Dezember 2024: 89 %). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme lag bei 41 % (31. Dezember 2024: 42 %).



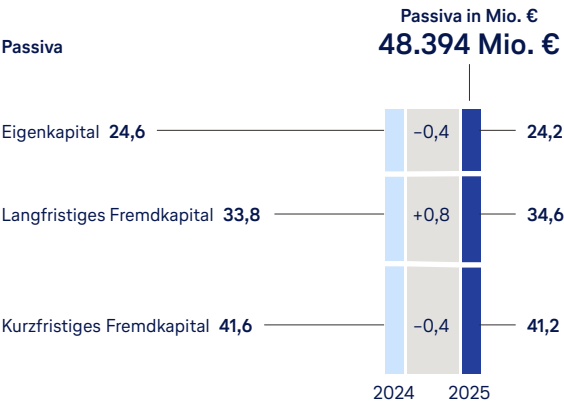
G17 Bilanzstruktur

in %

Aktiva



Passiva



Aktiva

Langfristiges Vermögen erhöht sich um 1,5 Mrd. EUR

Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum Jahresende 2025 mit 32.236 Mio. EUR um 1.500 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 30.736 Mio. EUR).

Dabei verzeichneten insbesondere die Positionen Flugzeuge und Reservetriebwerke (+992 Mio. EUR), Ausleihungen und Forderungen (+681 Mio. EUR), Bauten und sonstige Sachanlagen (+359 Mio. EUR) und Beteiligungen nach der Equity-Methode (+437 Mio. EUR) jeweils Anstiege. Dem gegenüber stand ein Rückgang insbesondere von derivativen Finanzinstrumenten (-583 Mio. EUR).

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke belief sich zum Jahresende 2025 auf 19.820 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 18.828 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Investitionen in 23 neue Flugzeuge (sieben Boeing B787-9, zwei Airbus A350, 14 A320/321, daneben noch vier Flugzeuge, die nach Leasingende erworben wurden), Großwartungsereignisse, Anzahlungen auf bestehende Bestellungen sowie Zugänge

von Nutzungsrechten an Flugzeugen die planmäßigen Abschreibungen und Abgänge. Die Flotte der Lufthansa Group umfasste zum 31. Dezember 2025 insgesamt 737 Flugzeuge (31. Dezember 2024: 735 Flugzeuge). [Flotte](#).

Ausleihungen und langfristige Forderungen erhöhten sich insbesondere aufgrund gestiegener Werte von Planvermögen bei Pensionsplänen mit Überdeckung.

Der Anstieg der Beteiligungen nach der Equity-Methode betraf insbesondere den Erwerb von 41 % der Anteile an ITA Airways.

Bauten und sonstige Sachanlagen stiegen aufgrund der laufenden Investitionsmaßnahmen (insbesondere Ausbau des Frachtzentrums Frankfurt) sowie neuer Leasingverträge (unter anderem Lounge- und sonstige Flächen am Flughafen Frankfurt).

Rückläufige Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten resultieren insbesondere aus der US-Dollar-Wechselkursentwicklung.

Kurzfristiges Vermögen sinkt um 158 Mio. EUR

Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken zum 31. Dezember 2025 um 158 Mio. EUR auf 16.158 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 16.316 Mio. EUR).

Angestiegen sind insbesondere die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte (+389 Mio. EUR) infolge der Umgliederung von acht Flugzeugen, die im Jahr 2026 im Rahmen von geplanten Sale-and-Lease-back-Transaktionen beziehungsweise Verkäufen abgehen sollen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (+329 Mio. EUR) erhöhten sich insbesondere aufgrund geleisteter Zahlungen zur Sicherung von negativen Marktwerten der Sicherungsgeschäfte für Finanzschulden sowie dem gestiegenen Bestand an ETS-Zertifikaten.

Die rückläufige Entwicklung der Bank- und Kassenbestände (-630 Mio. EUR) in Verbindung mit den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen (+290 Mio. EUR) ergab sich aufgrund der Zahlungsmittelabflüsse aus der Finanzierungstätigkeit.

Die Werte der kurzfristig fälligen derivativen Finanzinstrumente sanken im Wesentlichen bei den Investitionssicherungen aufgrund der USD-Kursentwicklung (-463 Mio. EUR).

Passiva

Eigenkapital wächst um 117 Mio. EUR, Eigenkapitalquote sinkt auf 24,2 %

Das Eigenkapital ist zum 31. Dezember 2025 gegenüber dem Jahresende 2024 um 117 Mio. EUR auf 11.711 Mio. EUR gestiegen (31. Dezember 2024: 11.594 Mio. EUR). Der Anstieg der Gewinnrücklagen (+1.076 Mio. EUR) aufgrund des nicht ausgeschütteten Ergebnisanteils des Vorjahres und positiver Bewertungseffekte bei den Pensionen wurde teilweise durch den bewertungsbedingten Rückgang der übrigen neutralen Rücklagen (-975 Mio. EUR) kompensiert.



Die Eigenkapitalquote sank damit gegenüber dem Jahresende 2024 um 0,4 Prozentpunkte auf 24,2 % (31. Dezember 2024: 24,6 %).

T024 Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite

		2025	2024	2023	2022	2021
Ergebnis nach Ertragsteuern	Mio. €	1.363	1.393	1.689	804	-2.193
Eigenkapital ¹⁾	Mio. €	11.711	11.594	9.709	8.474	4.490
Eigenkapitalquote ¹⁾	%	24,2	24,6	21,4	19,6	10,6
Eigenkapitalrendite ¹⁾	%	11,6	12,0	17,4	9,5	-48,8

¹⁾ Inkl. Minderheiten.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 865 Mio. EUR

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 31. Dezember 2025 um 865 Mio. EUR auf 16.742 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 15.877 Mio. EUR).

Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 12.106 Mio. EUR um 693 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 11.413 Mio. EUR). Der Anstieg durch neue Finanzierungen, unter anderem eine Wandelanleihe, eine Hybridanleihe und acht Schuldscheindarlehen, wurde teilweise durch die fälligkeitsbedingte Umgliederung von langfristigen in kurzfristige Verbindlichkeiten sowie durch negative Währungsumrechnungseffekte kompensiert.

Die Pensionsrückstellungen gingen um 328 Mio. EUR auf 2.364 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.692 Mio. EUR) zurück. In der Reduzierung sind negative Netto-Bewertungseffekte in Höhe von -543 Mio. EUR enthalten. Hierbei werden zinsbedingte Minderungen der Verpflichtungen in Höhe von -577 Mio. EUR durch negative Bewertungseffekte in Höhe von 34 Mio. EUR bei den Planvermögen teilweise kompensiert. Die Zinssätze zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen

stiegen in Deutschland um 0,6 Prozentpunkte auf 4,2 % und in der Schweiz um 0,3 Prozentpunkte auf 1,3 %.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhängen bei einzelnen Pensionsplänen, die separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, sanken um 664 Mio. EUR auf 1.902 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.566 Mio. EUR).

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten steigen um 360 Mio. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten nahmen zum 31. Dezember 2025 um 360 Mio. EUR auf 19.941 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 19.581 Mio. EUR) zu.

Die Anstiege betrafen insbesondere die Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (+206 Mio. EUR) aufgrund der gestiegenen Ticketverkäufe, die währungskursbedingt höheren derivativen Finanzinstrumente (+190 Mio. EUR), die insbesondere im MRO-Bereich gestiegenen sonstigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenanzahlungen (+130 Mio. EUR) sowie im Wesentlichen höhere Abgrenzungen für Ergebnisbeteiligungen von Mitarbeitenden, höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (+118 Mio. EUR). Demgegenüber stand insbesondere ein tilgungsbedingter Rückgang der Finanzschulden (-389 Mio. EUR).

Nettokreditverschuldung liegt 662 Mio. EUR über Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag zum Jahresende 2025 trotz des positiven Free Cashflows aufgrund der Zins- und Dividendenzahlungen sowie dem Zugang von Leasingverbindlichkeiten insbesondere durch die Sale-and-Lease-back-Transaktionen mit 6.406 Mio. EUR um 662 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 5.744 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2015 und 2025 begebenen Hybridanleihen, sank gegenüber dem Jahresende 2024 um 252 Mio. EUR auf 7.811 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 8.063 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA der letzten zwölf Monate lag damit zum 31. Dezember 2025 bei 1,8 (31. Dezember 2024: 2,0).

T025 Berechnung Nettokreditverschuldung

	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung in %
Anleihen	-6.736	-6.969	3
Schuldscheindarlehen	-470	-395	-19
Kreditlinien	-24	-26	8
Flugzeugfinanzierungen	-3.716	-3.798	2
Leasingverbindlichkeiten	-3.459	-2.887	-20
Übrige Finanzschulden	-122	-148	18
Finanzschulden	-14.527	-14.223	-2
Übrige Bankverbindlichkeiten	-27	-9	-200
Konzernkreditverschuldung	-14.554	-14.232	-2
Bankguthaben, Kassenbestände und Termingelder (4-12 Monate)	2.325	2.465	-6
Wertpapiere	5.823	6.023	-3
Nettokreditverschuldung	-6.406	-5.744	-12
Pensionsrückstellungen	-2.364	-2.692	12
Pensionsüberschüsse	462	126	267
Netto-Pensionsverpflichtung	-1.902	-2.566	26
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen	-8.308	-8.310	0



Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Die Lufthansa Group verzeichnete im Berichtsjahr eine positive Geschäfts- und Ergebnisentwicklung.

Die Passagier-Airlines haben ihre Verkehrsleistung in einem herausfordernden Umfeld aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Destinationen, weiter ausgebaut. Das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines verbesserte sich gegenüber Vorjahr, unterstützt durch niedrigere Kerosinpreise, während leicht schwächere Durchschnittserlöse das Umsatzwachstum bremsen.

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive Entwicklung fort, begünstigt durch eine generell gute Marktnachfrage, die insbesondere durch das anhaltend starke Geschäft aus Asien getrieben wurde. Insgesamt konnte Lufthansa Cargo die Verkehrsleistung weiter ausbauen und das Adjusted EBIT deutlich steigern.

Im Geschäftsfeld Technik führte die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Das Adjusted EBIT lag annähernd auf Vorjahresniveau. Es wurde durch die

Abwertung des US-Dollars, inflations- und wachstumsbedingte Kostensteigerungen sowie erhöhte Zölle belastet.

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2025 um 5 % gegenüber Vorjahr auf 39.597 Mio. EUR (Vorjahr: 37.581 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 19 % auf 1.960 Mio. EUR (Vorjahr: 1.645 Mio. EUR).

Alle Geschäftsfelder und Airlines der Lufthansa Group konnten im Geschäftsjahr 2025 ein positives operatives Ergebnis erzielen. Auch Lufthansa Airlines leistete im Berichtsjahr – unterstützt von den Maßnahmen des Turnaround-Programms – wieder einen positiven Ergebnisbeitrag, nachdem das Vorjahresergebnis noch negativ war.

Wie in den Vorjahren sollen die Aktionärinnen und Aktionäre wieder am positiven Ergebnis der Lufthansa Group partizipieren. So schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 12. Mai 2026 vor, eine Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie für das Geschäftsjahr 2025 auszuschütten.

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



Geschäftsfelder

- Passagier-Airlines treiben Modernisierung der Flotte voran und bauen Produkt- und Serviceangebot aus.
- Effizienz- und Kostensenkungsprogramme werden konsequent umgesetzt.
- Netzwerk-Airlines agieren zukünftig noch integrierter.
- Adjusted EBIT der Passagier-Airlines verbessert sich auf 1.087 Mio. EUR.
- Lufthansa Airlines treibt Turnaround-Programm voran.
- Ergebnisse von Lufthansa Airlines und Austrian Airlines verbessern sich gegenüber Vorjahr.
- SWISS, Brussels Airlines und Eurowings zeigen rückläufige Ergebnisentwicklung.
- Lufthansa Cargo modernisiert Frachtzentrum und treibt Digitalisierung voran.
- Adjusted EBIT von Lufthansa Cargo steigt auf 324 Mio. EUR.
- Lufthansa Technik profitiert von anhaltend hoher Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen und treibt Wachstumsprogramm „Ambition 2030“ voran.
- Adjusted EBIT von Lufthansa Technik liegt mit 603 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau.

Geschäftsfeld Passagier-Airlines

T026 Kennzahlen Passagier-Airlines

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	30.576	29.690	3
davon Verkehrserlöse	Mio. €	28.623	27.869	3
Operative Erträge	Mio. €	31.651	30.682	3
Operative Aufwendungen	Mio. €	30.688	29.722	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	2.959	2.882	3
Adjusted EBIT	Mio. €	1.087	1.046	4
EBIT	Mio. €	1.160	1.116	4
Adjusted EBIT-Marge	%	3,6	3,5	0,1 P.
Adjusted ROCE ¹⁾	%	9,6	11,1	-1,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	4.047	3.275	24
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	66.128	65.172	1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	66.364	63.952	4

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst aufgrund neuer Berechnungssystematik.
 ↗ [Finanzstrategie](#).

Geschäftstätigkeit

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

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

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

Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der deutsche Ferienflieger der Lufthansa Group. Weiterhin zählt Edelweiss, die führende Schweizer Ferienfluggesellschaft, zu SWISS. Eurowings positioniert sich als Value-Carrier mit ausschließlichen Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre auf der Kurz- und Mittelstrecke. Zu Eurowings zählt auch die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines.

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

Im Januar 2025 hat die Lufthansa Group eine Beteiligung von 41 % an der italienischen ITA Airways erworben. Das anteilige Ergebnis wird im Beteiligungsergebnis ausgewiesen und ist im Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Passagier-Airlines enthalten. Es bestehen Optionen auf den Erwerb der übrigen Anteile von ITA Airways.

Geschäftsverlauf

Flottenmodernisierung wird fortgeführt

Die Passagier-Airlines treiben die Modernisierung und Vereinheitlichung ihrer Flotten weiter voran. Dabei werden ältere Flugzeugmodelle ausgeflottet und neue, effiziente und damit treibstoff- und CO₂-sparende Flugzeuge in die Flotte aufgenommen. Die Investitionen in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien sind die Basis für die angestrebte Ergebnisverbesserung bei den Passagier-Airlines. Darüber hinaus stellen sie aktuell den wichtigsten Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb dar. ↗ [Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung](#).



Im Geschäftsjahr 2025 haben die Passagier-Airlines 23 neue Flugzeuge eingeflottet. Dazu zählen unter anderem sieben Boeing 787-9 „Dreamliner“ und eine A350-900 bei Lufthansa Airlines, die mit der neuen „Allegris“-Kabine ausgerüstet sind, sowie die erste A350-900 bei SWISS, die mit „SWISS Senses“, dem neuen Reiseerlebnis der SWISS, ausgestattet ist. Demgegenüber haben 21 ältere Flugzeuge die Flotten der Passagier-Airlines verlassen. Ende des Geschäftsjahres 2025 bestand die Flotte der Passagier-Airlines aus insgesamt 715 Flugzeugen (Vorjahr: 713 Flugzeuge). Auf den Bestelllisten stehen 212 Flugzeuge, die bis 2032 ausgeliefert werden sollen. Aufgrund vielfältiger und anhaltender Produktions-, Lieferketten- und Zertifizierungsprobleme bei den Herstellern kam es im Berichtsjahr weiterhin zu Verzögerungen bei der Auslieferung bestellter Flugzeuge.

Im Geschäftsjahr 2025 hat die Lufthansa Group zudem die strategische Partnerschaft mit ihrem Wet-Lease-Partner airBaltic durch den Erwerb von Wandelanleihen an airBaltic weiter gestärkt. Im Jahr 2025 haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group insgesamt 66 Flugzeuge im Rahmen von Wet-Leases betrieben. [↗ Flotte](#).

Produkt und Services werden weiter ausgebaut

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben ihr Produkt- und Serviceangebot unter Einbeziehung des Kundenanspruchs weiter ausgebaut. So erhalten die Fluggäste eine größere Auswahl an individuell wählbaren Produktbestandteilen sowie ein verbessertes Reiseerlebnis an Bord und am Boden, insbesondere im Premium-Bereich. Lufthansa Airlines und SWISS bieten beispielsweise mit der Umrüstung der Sitze auf die Produktgeneration „Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke.

Darüber hinaus erweitert und verbessert die Lufthansa Group auch ihre digitalen Services. Im Mittelpunkt steht dabei die preisgekrönte Lufthansa Group App.

Weiterhin wird auch das kulinarische Angebot im Sinne des Premium-Anspruchs aufgewertet. Ebenso stehen die Verbes-

serung des Kundenservice, beispielsweise durch die bessere Erreichbarkeit der Callcenter, und die Ausweitung digitaler Servicekanäle im Fokus.

Operative Stabilität wird verbessert

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben ihre operative Stabilität im Berichtsjahr deutlich verbessert. Durch gezielte Maßnahmen konnten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit maßgeblich gesteigert und ein stabiler Flugbetrieb – insbesondere in den nachfragestarken Sommermonaten – gewährleistet werden. Zudem konnten hierdurch die Kosten aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb reduziert werden.

Zu den eingeleiteten Maßnahmen zählt auch der Start einer eigenen Bodenabfertigung am Flughafen München. Die Lufthansa Ground Services GmbH & Co. KG (LGS) übernimmt seit Oktober 2025 die Abfertigung der Flüge aller Lufthansa Group Airlines mit Ausnahme von Lufthansa Airlines und Discover Airlines. Dazu hat die Lufthansa Group die Swissport Losch GmbH & Co. KG von den bisherigen Gesellschaftern Swissport Cargo Services Deutschland GmbH und Losch Airport Service München GmbH für einen niedrigen einstelligen Millionen-Euro-Betrag übernommen.

Netzwerk-Airlines agieren zukünftig noch integrierter

Die Lufthansa Group ordnet die Zusammenarbeit im Unternehmen neu. Die Veränderungen betreffen dabei nicht allein die Aufbau-Organisation, sondern noch mehr die Ablauforganisation, den Finanzsteuerungsrahmen sowie die gruppenübergreifende Kollaboration. Dadurch rücken insbesondere die Netzwerk-Airlines im Konzern enger zusammen und agieren künftig noch integrierter. Ziel ist es, die Marktposition insbesondere der Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines zu stärken und auszubauen. Gleichermaßen sollen Effizienz und Profitabilität steigen. [↗ Änderungen in Geschäft und Organisation](#).

Nachhaltigkeitsaktivitäten werden vorangetrieben

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group treiben ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten voran. Um ihre Ziele in diesem Bereich zu erreichen, investieren die Airlines in treibstoffeffi-

ziente Flugzeuge und führen operative Effizienzmaßnahmen durch. Darüber hinaus wird die Verbreitung von nachhaltigen Kraftstoffen mit Branchen-, Technologie- und Forschungspartnern gefördert und der Intermodalverkehr wird systematisch in allen Heimatmärkten weiter ausgebaut. Zudem stärken die Airlines ihr Nachhaltigkeitsmanagement durch die Einführung oder Bestätigung von zertifizierten Umweltmanagementsystemen.

Operative Entwicklung

Operative Entwicklung von anhaltend hoher Nachfrage und sinkenden Durchschnittserlösen geprägt

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten ihre Verkehrsleistung im Geschäftsjahr 2025 aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen weiter ausbauen. Belastend auf die Verkehrsleistung wirkten sich die Situation im Mittleren Osten, eine temporäre Nachfrageschwäche im dritten Quartal insbesondere auf dem Nordatlantik, aber auch im Europaverkehr sowie die anhaltenden Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge aus.

Die operationelle Stabilität der Passagier-Airlines konnte deutlich verbessert werden. Insgesamt lag die Pünktlichkeit der Passagier-Airlines im Berichtsjahr deutlich über dem Vorjahresniveau und die Regelmäßigkeit auf dem höchsten Niveau seit Beginn der Corona-Pandemie.

Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) der Passagier-Airlines lag um 4 % über Vorjahr. Die Zahl der Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 2 %. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) nahm um 4 % zu. Die Passagier-Airlines beförderten im Geschäftsjahr 2025 insgesamt 135,0 Mio. Passagiere, 3 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 131,3 Mio.). Der Sitzladefaktor lag mit 83,2 % um 0,1 Prozentpunkte über Vorjahr (Vorjahr 83,1 %). Die Durchschnittserlöse sanken dagegen um 2,0 % gegenüber Vorjahr.

Die Verkehrserlöse der Passagier-Airlines stiegen aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung und der höheren Zusatzserlöse um 3 % auf 28.623 Mio. EUR (Vorjahr: 27.869 Mio. EUR).



T027 Leistungsdaten Passagier-Airlines

		2025	2024	Veränderung in %
Flüge	Anzahl	1.002.935	980.423	2
Fluggäste	Tsd.	135.035	131.300	3
Angebote Sitzkilometer	Mio.	338.552	326.176	4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	281.765	271.038	4
Sitzladefaktor	%	83,2	83,1	0,1 P.

T028 Operative Kennzahlen Passagier-Airlines

	2025	2024	Veränderung in %	Währungs- bereinigte Veränderung in %
	in €-Cent	in €-Cent		
Durchschnittserlöse ¹⁾	10,0	10,2	-2,0	-1,3
Stückerlöse (RASK) ¹⁾	8,3	8,5	-1,9	-1,1
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	6,7	6,6	1,9	2,0

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund abweichender Definition der Kennzahlen. Diese beinhalten nun die flug- sowie ticketbezogenen Zusatzerlöse.

T029 Entwicklung der Verkehrsgebiete Passagier-Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebote Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2025 in Mio. €	Veränderung in %	2025 in Tsd.	Veränderung in %	2025 in Mio.	Veränderung in %	2025 in Mio.	Veränderung in %	2025 in %	Veränderung in %P.
Europa	13.007 ¹⁾	0	109.323	2	134.389	5	109.422	4	81,4	-0,5
Amerika	8.673 ¹⁾	3	12.715	4	113.333	4	95.447	4	84,2	-0,5
Asien/Pazifik	3.856 ¹⁾	1	5.733	2	52.970	-2	45.658	2	86,2	3,0
Nahost/Afrika	2.612 ¹⁾	6	7.265	10	37.859	8	31.238	8	82,5	0,0
Nicht zuordenbar	475	104								
Gesamtverkehr	28.623	3	135.035	3	338.552	4	281.765	4	83,2	0,1

¹⁾ Kennzahlen wurden angepasst und beinhalten nun die flug- sowie ticketbezogenen Zusatzerlöse.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 3 %

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Passagier-Airlines legten im Berichtsjahr aufgrund der gestiegenen Verkehrserlöse im Vergleich zum Vorjahr um 3 % auf 30.576 Mio. EUR (Vorjahr: 29.690 Mio. EUR) zu. Die sonstigen betrieblichen Erlöse erhöhten sich aufgrund von gestiegenen Währungsgewinnen um 8 % auf 1.075 Mio. EUR (Vorjahr: 992 Mio. EUR). Insgesamt stiegen die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2025 um 3 % auf 31.651 Mio. EUR (Vorjahr: 30.682 Mio. EUR).

Die Stückerlöse (RASK) sanken gegenüber Vorjahr um 1,9 %, insbesondere aufgrund geringerer Stückerlöse auf dem Nordatlantik im dritten und zum Teil auch vierten Quartal 2025, die durch eine niedrigere Nachfrage nach Reisen in die USA sowie einen schwachen US-Dollar-Kurs belastet wurden. Außerdem wirkte sich die angespannte politische Lage im Mittleren Osten negativ auf die dortige Nachfrageentwicklung aus. Im Europa-Geschäft herrschte zudem aufgrund des starken Wettbewerbs unter den Airlines Preisdruck, der sich negativ auf die Stückerlöse auswirkte. Der Sitzladefaktor blieb im Vergleich zum Vorjahr jedoch konstant, wobei er auf Kontinentalstrecken leicht niedriger und auf Interkontinentalstrecken leicht höher ausfiel als 2024.

Aufwendungen steigen um 3 %

Die operativen Aufwendungen lagen mit 30.688 Mio. EUR um 3 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 29.722 Mio. EUR).

Die Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen erhöhten sich insbesondere aufgrund des starken Anstiegs von flugabhängigen Gebühren, zum Beispiel für die Luftsicherheit (+18 %), sowie durch den gestiegenen Personalaufwand um 1,9 % gegenüber Vorjahr.



Die Materialaufwendungen lagen mit 18.199 Mio. EUR um 2 % (+438 Mio. EUR) über Vorjahr (Vorjahr: 17.761 Mio. EUR). Innerhalb der Materialaufwendungen stiegen insbesondere die Aufwendungen für Gebühren, im Wesentlichen preisbedingt, um 10 % (+487 Mio. EUR), die Charteraufwendungen um 22 % (+126 Mio. EUR) und die Aufwendungen für Inflight Services um 8 % (+97 Mio. EUR). Die Treibstoffaufwendungen lagen mit 6.922 Mio. EUR aufgrund der niedrigeren Preise trotz des ausgeweiteten Flugbetriebs um 7 % (–500 Mio. EUR) unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 7.422 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen wuchsen aufgrund der um 4 % höheren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden und tariflicher Gehaltssteigerungen um 7 % auf 6.441 Mio. EUR (Vorjahr: 5.997 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für die Betreuung von Passagieren im Zusammenhang mit streikbedingten Flugunregelmäßigkeiten und operationellen Schwierigkeiten an deutschen Flughäfen sanken um 37 % auf 228 Mio. EUR (Vorjahr: 362 Mio. EUR). Direkte Kompensationszahlungen an Passagiere für Flugverspätungen und -ausfälle werden als Erlösminderungen erfasst und lagen mit 244 Mio. EUR um 49 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 479 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen legten um 2 % auf 1.872 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.836 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen aufgrund höherer Währungsverluste sowie der Ausweitung des Flugbetriebs um 1 % auf 4.176 Mio. EUR (Vorjahr: 4.128 Mio. EUR).

T030 Aufwendungen Passagier-Airlines

	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	18.199	17.761	2
davon Treibstoff	6.922	7.422	–7
davon Gebühren	5.157	4.670	10
davon Charteraufwand	688	562	22
davon Technikleistungen	2.273	2.213	3
Personalaufwand ¹⁾	6.441	5.997	7
Abschreibungen ²⁾	1.872	1.836	2
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	4.176	4.128	1
Summe operative Aufwendungen	30.688	29.722	3

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

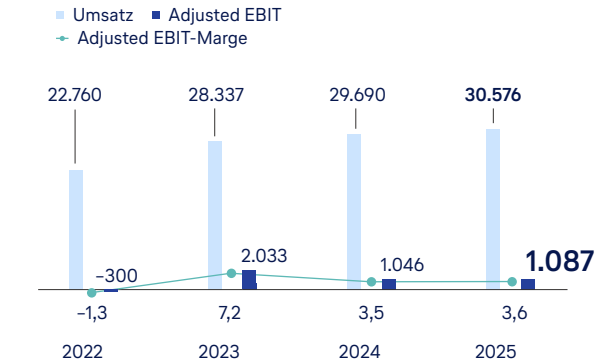
³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt bei 1,1 Mrd. EUR

Das Beteiligungsergebnis der Passagier-Airlines lag im Berichtsjahr bei 124 Mio. EUR (Vorjahr: 86 Mio. EUR). Dabei schlugen sich das ITA Airways Joint Venture, insbesondere infolge von Währungseffekten, sowie das SunExpress Joint Venture und das Gemeinschaftsunternehmen Terminal 2 am Flughafen München positiv im Ergebnis nieder.

Das Adjusted EBIT der Passagier-Airlines stieg im Geschäftsjahr 2025 um 4 % auf 1.087 Mio. EUR (Vorjahr: 1.046 Mio. EUR). Die Entwicklung ist im Wesentlichen auf rückläufige Treibstoffkosten und das verbesserte Beteiligungsergebnis im laufenden Geschäftsjahr zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich auch die bereits implementierten Maßnahmen des Turnaround-Programms, insbesondere durch die verbesserte operative Stabilität, positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Die Adjusted EBIT-Marge stieg um 0,1 Prozentpunkte auf 3,6 % (Vorjahr: 3,5 %).

G18 Passagier-Airlines:
Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT in Mio. €
und Adjusted EBIT-Marge in %



Das EBIT stieg um 4 % auf 1.160 Mio. EUR (Vorjahr: 1.116 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Abgangsgewinnen aus Flugzeugverkäufen, insbesondere im Rahmen der Sale-and-Lease-back-Transaktionen. ➔ [Ertragslage](#).

Segmentinvestitionen liegen 24 % über Vorjahr

Die Segmentinvestitionen erhöhten sich im Berichtsjahr um 24 % auf 4.047 Mio. EUR (Vorjahr: 3.275 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf 23 neu zugegangene Flugzeuge, Großwartungsereignisse und Anzahlungen sowie für den Erwerb der Anteile an ITA Airways.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt gegenüber Vorjahr um 1 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden lag am 31. Dezember 2025 bei 66.128 (Vorjahr: 65.172). Dies stellt einen Anstieg um 1 % gegenüber dem Jahresende 2024 dar, vor allem aufgrund von Neueinstellungen in den operativen Bereichen infolge des Ausbaus des Geschäftsbetriebs.



Lufthansa Airlines

T031 Kennzahlen Lufthansa Airlines ¹⁾

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	17.106	16.564	3
Operative Erträge	Mio. €	17.770	17.196	3
Operative Aufwendungen	Mio. €	17.643	17.300	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	935	683	37
Adjusted EBIT	Mio. €	148	-94	
EBIT	Mio. €	178	-116	
Adjusted EBIT-Marge	%	0,9	-0,6	1,5 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	39.858	39.323	1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	39.988	38.466	4
Flüge	Anzahl	476.842	472.439	1
Fluggäste	Tsd.	65.706	64.483	2
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	187.671	182.993	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	156.528	151.487	3
Sitzladefaktor	%	83,4	82,8	0,6 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.

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

Auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sind Teil von Lufthansa Airlines, genauso wie Discover Airlines, Miles & More und die Beteiligung an der Terminal 2 Gesellschaft des Flughafens in München.

Flottenerneuerung schreitet voran

Lufthansa Airlines treibt die Modernisierung ihrer Flotte weiter voran. So wurden im Geschäftsjahr 2025 auf der Langstrecke sieben Flugzeuge vom Typ Boeing 787-9 „Dreamliner“ und ein Airbus A350-900 eingeflottet. Die hochmodernen Langstreckenflugzeuge sind mit der neuen

„Allegris“-Kabine in allen Reiseklassen ausgestattet. Sie bieten zusätzlichen Komfort, sind leiser, sparsamer sowie effizienter und emittieren somit weniger CO₂ als ihre Vorgängermodelle.

Zur Erweiterung des Angebots und angesichts der anhaltenden Verspätungen bei der Auslieferung neuer Langstreckenflugzeuge hat Lufthansa Airlines ihre A380-Flotte reaktiviert. Im ersten Quartal 2025 nahm das letzte Flugzeug dieses Typs den Betrieb am Drehkreuz München auf. Somit sind alle acht A380 wieder im Einsatz.

Am Ende des Berichtsjahres umfasste die Flotte von Lufthansa Airlines 387 Flugzeuge. [↗ Flotte.](#)

Lufthansa City Airlines weitet Flugbetrieb aus

Lufthansa City Airlines baut den Flugbetrieb kontinuierlich aus. Im Berichtsjahr übernahm die Airline sechs fabrikneue A320neo. Ende 2025 operierte die Airline mit elf A320neo und vier A319-Flugzeugen aus München. Im Februar 2026 startete der Flugbetrieb in Frankfurt. Bis Ende 2026 soll die Flotte von Lufthansa City Airlines kontinuierlich auf 20 A320neo, vier A319 und einen A220 anwachsen.

Im Berichtsjahr wurde Lufthansa City Airlines neues Mitglied der Star Alliance. Dies unterstreicht die Relevanz, die die Airline innerhalb der Lufthansa Group bei der Neudefinition des Kontinentalverkehrs von und zu den Drehkreuzen spielt.

Touristisches Privatreisesegment wird ausgebaut

Das touristische Privatreisesegment wurde im Berichtsjahr weiter gestärkt. So wurden ein weiterer A330 und zwei weitere A320 bei Discover Airlines, dem Ferienflieger der Lufthansa Group, in Dienst gestellt. Die Flugzeuge waren zuvor bei anderen Airlines der Lufthansa Group im Einsatz. Damit bestand die Flotte von Discover Airlines zum Jahresende 2025 aus 14 A330 und 16 A320. Bis 2028 soll die Flotte von Discover Airlines von derzeit 30 auf 40 Flugzeuge ausgebaut werden, unter anderem durch die Übernahme von vier A350.

Im Dezember 2025 wurde Discover Airlines vom Marktforschungsinstitut Skytrax mit einer 4-Sterne-Bewertung in der Kategorie Leisure Airline ausgezeichnet.

Produkt und Services für Fluggäste werden weiter verbessert

Seit dem Sommerflugplan 2025 können die Fluggäste von Lufthansa Airlines neben München auch ab Frankfurt mit dem Airbus A350-900 zu internationalen Destinationen fliegen. So hat die Airline im Laufe des Jahres sechs Flugzeuge dieses Typs von München nach Frankfurt verlagert.

Darüber hinaus ist die neue „Allegris“-Kabine in immer mehr Flugzeugen verfügbar. Zum Jahresende 2025 waren bereits zehn A350-900 in München und vier Boeing 787-9 in Frankfurt mit der „Allegris“-Kabine im Einsatz.

Seit Anfang 2025 bietet ein neues Catering-Konzept Reisen in der Business Class auf Kurz- und Mittelstreckenflügen noch mehr Auswahl an kalten und warmen Speisen. Kreiert wurden die neuen Mahlzeiten gemeinsam mit Starkoch Johann Lafer. Neben einem breiteren Angebot ist auch eine Vorbestellung von warmen Gerichten für Flüge mit einer Dauer von mehr als zwei Stunden Flugzeit möglich.

Im Sommer 2025 hat Lufthansa Airlines einen innovativen Gepäckabhol- und Check-in-Service eingeführt. Fluggäste können ihre Koffer und Taschen zuhause oder im Hotel abholen lassen. Das Gepäck wird dann versiegelt, sicher zum Flughafen gebracht und dort eingecheckt. Reisende erhalten Echtzeit-Updates über einen personalisierten Tracking-Link und eine digitale Gepäckanhänger-Quittung.

Im Berichtsjahr haben Lufthansa Airlines und die Deutsche Bahn ihre intermodale Kooperation weiter ausgebaut. Kundinnen und Kunden von Lufthansa Express Rail erhalten seit März 2026 das City-Ticket der Deutschen Bahn und können so auf ihrer Reise auch das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in insgesamt 26 deutschen Städten nutzen.



Seit Sommer 2025 bietet Lufthansa Airlines ihren Fluggästen – unabhängig von ihrer Reiseklasse – auch auf Interkontinentalflügen die Möglichkeit, über verschiedene Apps zeitlich unbegrenzt und gratis auf dem eigenen Smartphone oder Tablet zu chatten.

Lufthansa Airlines beabsichtigt, bis Ende 2026 über 70 Mio. EUR in eine neue Future Onboard Experience („FOX“) zu investieren. Mit FOX werden ab Frühjahr 2026 alle Serviceelemente und -abläufe an Bord überarbeitet. Damit wird das gesamte Reiseerlebnis auf Langstreckenflügen in allen Reiseklassen spürbar aufgewertet.

Miles & More baut Leistungen aus

Die Kreditkarte von Miles & More, dem Loyalitätsprogramm der Lufthansa Group, wird seit Oktober 2025 von der Deutschen Bank herausgegeben. Die Karte bietet neben den bekannten Vorteilen zusätzlich verbesserte Leistungen und attraktive neue Services zum gleichen Kartenpreis.

Darüber hinaus sind Miles & More und Marriott Bonvoy, die preisgekrönte Reiseplattform von Marriott International, im September 2025 eine strategische Partnerschaft eingegangen. Diese ermöglicht Miles & More-Teilnehmenden die Sammlung von Miles & More Points für ihren Vielfliegerstatus bei Aufenthalt in über 30 Hotelmarken in über 10.000 Reisezielen.

Lufthansa Airlines mit World Airline Awards ausgezeichnet

Lufthansa Airlines wurde im Juni 2025 vom Marktforschungsinstitut Skytrax mit dem World Airline Award als familienfreundlichste Airline ausgezeichnet. Zudem wurde das Lufthansa First Class Terminal in Frankfurt als weltbeste First Class Lounge ausgezeichnet. Darüber hinaus gewann Lufthansa Airlines bei den Business Traveller Awards in den Kategorien „Best European Airline“ und „Best European Business Class“ sowie Miles & More als „Best European Frequent Flyer Programme“.

Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines ist auf Kurs

Lufthansa Airlines setzt die Umsetzung ihres Zukunftsprogramms Turnaround weiterhin konsequent fort. Ziel des Programms ist es, die operative Stabilität und Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken und im Jahr 2026 eine Brutto-Ergebnisverbesserung von rund 1,5 Mrd. EUR und im Jahr 2028 von rund 2,5 Mrd. EUR zu realisieren. Bislang wurden über 700 ergebniswirksame Maßnahmen identifiziert, die substantiell zur Erreichung dieses Ziels beitragen und von denen sich zum Ende des Berichtsjahres mehr als die Hälfte bereits in Umsetzung befinden.

Hinsichtlich der operativen Stabilität konnte Lufthansa Airlines im Berichtsjahr bereits spürbare Fortschritte verzeichnen. Durch gezielte Optimierungen, insbesondere in den Bodenprozessen und der Crewplanung, konnte die Pünktlichkeitsrate maßgeblich gesteigert werden. Damit lagen Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit über dem Niveau vor Ausbruch der Corona-Pandemie.

Im Bereich der Crew-Produktivität wurden zudem zentrale Weichen für eine nachhaltige Effizienzsteigerung gestellt. Neue, bedarfsorientierte Planungsregeln ermöglichen eine bessere saisonale Einsatzplanung und senken den Personalbedarf signifikant. Dies trägt unmittelbar und dauerhaft zur Ergebnisverbesserung bei.

Auch strukturell schreitet der Ausbau der Flugbetriebe planmäßig voran. City Airlines verfügte zum Jahresende 2025 über 15 Flugzeuge der A320-Familie. Zudem erfolgte der Betriebsstart ab Frankfurt im Februar 2026. Discover Airlines hat ihre operative Flotte erweitert, um das Angebot auf touristischen Strecken gezielt auszubauen und die Marktposition in diesem Segment weiter zu stärken. Zudem sollen ab 2027 vier A350-900 an Discover Airlines überführt werden, um neue Touristikziele mit größerer Reichweite ins Portfolio aufnehmen zu können.

Für das Jahr 2026 rechnet Lufthansa Airlines mit einer weiteren Ergebnisverbesserung im Rahmen des Turnaround-Programms, die durch die konsequente Weiterentwicklung bestehender Maßnahmen sowie die Einführung neuer Initiativen erreicht werden soll. Ein zentraler Hebel liegt in zusätzlichen Stabilitätsmaßnahmen im operativen Bereich, die nicht nur die Kundenzufriedenheit steigern, sondern auch die Kosten aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb weiter reduzieren sollen.

Darüber hinaus werden im Kostenbereich weitere Optimierungen umgesetzt, wie die Verhandlung von MRO-Verträgen und Incentive-Programmen. Ergänzend dazu tragen Produktivitätsmaßnahmen im Cockpit und in der Kabine zur Effizienzsteigerung bei. Durch eine bedarfsorientierte Einsatzplanung und neue Kabinenpersonal-Vereinbarungen können zusätzliche Einstellungen auch bei Wachstum vermieden werden.

Auf der Umsatzseite sollen die Zusatzerlöse weiter erhöht und die Prozesse durch die Einführung neuer Revenue-Management-Tools weiter professionalisiert werden. Damit bleibt Lufthansa Airlines auf Kurs, um die Profitabilität nachhaltig zu steigern und die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern.

Veränderung im Management von Lufthansa Airlines

Zum 1. September 2025 wurde Francesco Sciortino als Hub Manager Frankfurt und Accountable Manager in den Bereichsvorstand von Lufthansa Airlines berufen. Er übernahm die Funktionen von Klaus Froese, der diese interimistisch ausgeführt hatte. Ebenfalls zum 1. September 2025 übernahm Heiko Reitz, Mitglied des Bereichsvorstands von Lufthansa Airlines, die Verantwortung für den Hub München.

Tarifverträge mit UFO geschlossen

Der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) hat im Berichtsjahr mit der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V. (UFO) einen neuen Tarifvertrag Teilzeit für Kabinenbeschäftigte von Lufthansa Airlines geschlossen.

[➔ Mitarbeitende.](#)

**Umweltmanagementsystem wird bestätigt**

Lufthansa Airlines ist erneut erfolgreich nach der anspruchsvollen europäischen EMAS-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme) validiert worden. Damit setzt die Airline ein wichtiges Zeichen für unternehmerische Umweltverantwortung. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

Verkehrsleistung im Berichtsjahr ausgebaut, Durchschnittserlöse sinken

Im Geschäftsjahr 2025 beförderte Lufthansa Airlines 65,7 Mio. Fluggäste, 2 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 64,5 Mio.). Das Angebot wurde im Vergleich zum Vorjahr um 3 % ausgebaut. Der Absatz stieg ebenfalls um 3 %. Der Sitzladefaktor lag mit 83,4 % um 0,6 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 82,8 %). Die Durchschnittserlöse sanken dagegen um 2,1 %, primär bedingt durch den zunehmenden Preisdruck in Europa sowie währungsbedingt in Nordamerika. Die Verkehrserlöse legten aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 3 % auf 15.723 Mio. EUR (Vorjahr: 15.308 Mio. EUR) zu.

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 3 %, Adjusted EBIT verbessert sich auf 148 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines wuchsen im Berichtsjahr insbesondere aufgrund gestiegener Zusatzerlöse und des Wegfalls der Streikeffekte aus dem Vorjahr um 3 % auf 17.106 Mio. EUR (Vorjahr: 16.564 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich insgesamt ebenfalls um 3 % auf 17.770 Mio. EUR (Vorjahr: 17.196 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 17.643 Mio. EUR um 2 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 17.300 Mio. EUR). Dabei stiegen die Materialaufwendungen um 1 % (+68 Mio. EUR). Höhere Gebühren (+244 Mio. EUR) und gestiegene Aufwendungen für Technikleistungen (+76 Mio. EUR) wurden nahezu vollständig durch preisbedingt geringere Treibstoffaufwendungen (–351 Mio. EUR) kompensiert. Die Personalaufwendungen lagen infolge von höheren Tarifabschlüssen und einer höheren Erfolgsbeteiligung der Mitarbeitenden sowie aufgrund konzerninterner Betriebsübergänge um 7 % (+252 Mio. EUR) über Vorjahr.

Damit verbesserte sich das Adjusted EBIT von Lufthansa Airlines im Geschäftsjahr 2025 deutlich auf 148 Mio. EUR (Vorjahr: –94 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 0,9 % (Vorjahr: –0,6 %). Das EBIT lag bei 178 Mio. EUR (Vorjahr: –116 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Berichtsjahr im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten.



SWISS

T032 Kennzahlen SWISS ¹⁾

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	6.481	6.472	0
Operative Erträge	Mio. €	6.767	6.724	1
Operative Aufwendungen	Mio. €	6.168	5.923	4
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.049	1.225	-14
Adjusted EBIT	Mio. €	600	801	-25
EBIT	Mio. €	630	815	-23
Adjusted EBIT-Marge	%	9,3	12,4	-3,1 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	11.217	10.870	3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	11.107	10.539	5
Flüge	Anzahl	163.908	162.819	1
Fluggäste	Tsd.	21.475	21.071	2
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	63.150	61.089	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	52.402	51.290	2
Sitzladefaktor	%	83,0	84,0	-1,0 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

SWISS ist die führende Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air, die auf touristische Flüge spezialisiert ist, bietet sie ihren Fluggästen hochwertige Produkte und Services in Verbindung mit einem weltweiten Streckennetz. Die Frachtsparte Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge umfassende Airport-to-Airport-Dienstleistungen für hochwertige und betreuungsintensive Güter weltweit an. Swiss WorldCargo trat zum 1. August 2025 der bestehenden Kooperation zwischen Lufthansa Cargo und United Cargo bei.

Modernisierung der Flotte und Kabine wird vorangetrieben

SWISS hat im Geschäftsjahr 2025 ihre Airbus neo-Flotte um drei auf elf A320neo und um drei auf sieben A321neo aufgestockt. Insgesamt sollen bis 2027 25 Flugzeuge der A320neo-Familie in Betrieb genommen werden, davon 16 A320neo und neun A321neo. Diese Flugzeuge ersetzen ältere Maschinen der A320-Familie und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umwelteffizienz von SWISS.

Auf der Langstrecke hat SWISS im Berichtsjahr ihren ersten Airbus A350-900 in Empfang genommen. Der Airbus A350 gilt als das modernste Großraumflugzeug der Welt. Dank sparsamer Triebwerke und verbesserter Aerodynamik verbraucht er gegenüber den Vorgängermodellen weniger Treibstoff, stößt entsprechend weniger CO₂ aus und ist deutlicher leiser. Bis 2029 sollen insgesamt zehn Airbus A350 zur SWISS-Flotte stoßen.

Die Flotte von SWISS inklusive Edelweiss Air bestand zum Ende des Berichtsjahres aus 116 Flugzeugen. [↗ Flotte.](#)

Neues Reiseerlebnis „SWISS Senses“ wird erfolgreich eingeführt

Die Einflottung des Airbus A350 geht einher mit der umfassendsten Kabinenerneuerung in der Geschichte von SWISS. Diese umfasst ein rundum erneuertes Kabinendesign mit modernsten Sitzen, stimmungsvoller Beleuchtung und einem durchgängigen Gestaltungskonzept.

„SWISS Senses“ beinhaltet zudem neue Servicekonzepte und Produktneuerungen, darunter ein erweitertes Mahlzeiten- und Getränkeangebot in allen Reiseklassen.

Am 20. November 2025 fand der erste Langstreckenflug des fabrikneuen Airbus A350-900 mit der neuen Kabinenausstattung statt.

SWISS erhält Auszeichnungen bei den World Travel Awards

SWISS wurde bei den World Travel Awards als „Europe’s Leading Airline – Business Class 2025“, als „Europe’s Leading Airline – First Class 2025“ und als „World’s Leading Airline to Europe“ prämiert. Den Titel für die beste First Class hat SWISS bereits zum vierten Mal in Folge erhalten.

Engagement für mehr Nachhaltigkeit wird ausgebaut

SWISS hat ihr Engagement für eine nachhaltigere Luftfahrt forciert und ist eine langfristige strategische Partnerschaft mit dem Schweizer Technologiepionier neustark eingegangen. neustark ist das erste Unternehmen weltweit, das CO₂ aus Biogasanlagen in Abbruchbeton speichert und so dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt. Mit der Partnerschaft soll diese Innovation schneller weiterentwickelt und international verbreitet werden – als wichtiger Baustein für die Erreichung der globalen CO₂-Ziele.



Weiterhin hat SWISS als weltweit erste Fluggesellschaft Solartreibstoff des Schweizer Cleantech-Unternehmens Synhelion in ihren regulären Flugbetrieb integriert. Alternative Treibstoffe wie der Solartreibstoff von Synhelion sind entscheidend, um die ambitionierten CO₂-Ziele des Luftverkehrs zu erreichen. Zudem hat SWISS ihre Partnerschaft mit Kühne+Nagel vertieft, um die Skalierung der synthetischen Treibstoffe von Synhelion zu unterstützen. Ab 2027 wird Kühne+Nagel über einen Zeitraum von fünf Jahren nachhaltigen Synhelion-Treibstoff von SWISS für ihre Frachttransporte mit Swiss WorldCargo beziehen.

Darüber hinaus haben SWISS und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihre seit 2019 bestehende Partnerschaft zur Verknüpfung von Bahn und Flugzeug weiter ausgebaut und das SWISS Air Rail Angebot um die Ziele St. Gallen, Konstanz und Locarno erweitert. Mit diesem Ausbau wächst das SWISS Air Rail Netz auf insgesamt 24 Destinationen in der Schweiz, Deutschland und Österreich. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

Verkehrsleistung im Geschäftsjahr 2025 ausgebaut

Im Geschäftsjahr 2025 stieg die Zahl der von SWISS beförderten Passagiere um 2 % auf 21,5 Mio. (Vorjahr: 21,1 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 3 % ausgebaut. Die Zahl der Flüge stieg um 1 % gegenüber Vorjahr. Der Absatz erhöhte sich um 2 %. Der Sitzladefaktor lag mit 83,0 % um 1,0 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 84,0 %). Die Durchschnittserlöse sanken um 0,3 %. Die Verkehrserlöse lagen mit 5.873 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 5.853 Mio. EUR).

Umsatz liegt auf Vorjahresniveau, Adjusted EBIT sinkt um 25 % auf 600 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von SWISS lagen im Berichtsjahr mit 6.481 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 6.472 Mio. EUR). Das Cargo-Geschäft trug mit rund 8 % zum Gesamtumsatz von SWISS bei. Die operativen Erträge lagen mit 6.767 Mio. EUR um 1 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 6.724 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich gegenüber Vorjahr um 4 % auf 6.168 Mio. EUR (Vorjahr: 5.923 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen stiegen dabei um 2 % (+88 Mio. EUR), primär aufgrund höherer Aufwendungen für Gebühren (+92 Mio. EUR). Die Personalaufwendungen lagen um 8 % (+98 Mio. EUR) über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT von SWISS sank im Geschäftsjahr 2025 um 25 % auf 600 Mio. EUR (Vorjahr: 801 Mio. EUR), primär aufgrund der gestiegenen Aufwendungen für Gebühren und Personal. Darüber hinaus wirkten sich eine Abschwächung der Nachfrage auf Routen nach Nordamerika und Engpässe bei der Verfügbarkeit von Flugzeugen und Triebwerken belastend aus. Die Adjusted EBIT-Marge verminderte sich um 3,1 Prozentpunkte auf 9,3 % (Vorjahr: 12,4 %). Das EBIT sank um 23 % auf 630 Mio. EUR (Vorjahr: 815 Mio. EUR).



Austrian Airlines

T033 Kennzahlen Austrian Airlines

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.541	2.457	3
Operative Erträge	Mio. €	2.603	2.542	2
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.523	2.467	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	192	186	3
Adjusted EBIT	Mio. €	81	76	7
EBIT	Mio. €	84	73	15
Adjusted EBIT-Marge	%	3,2	3,1	0,1 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	6.054	6.105	-1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	6.125	6.174	-1
Flüge	Anzahl	124.038	119.127	4
Fluggäste	Tsd.	14.984	14.589	3
Angebote Sitzkilometer	Mio.	28.614	27.578	4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	23.351	22.424	4
Sitzladefaktor	%	81,6	81,3	0,3 P.

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

Die Flotte von Austrian Airlines umfasste Ende des Berichtsjahres 67 Flugzeuge.

Austrian Airlines baut Services an Bord weiter aus

Austrian Airlines hat ihr Angebot für die Fluggäste in der Business Class auf der Langstrecke weiter optimiert. Die Fluggäste können sich beim sogenannten „Kreuzerlfrühstück“ ihre bevorzugte Menüauswahl für das Frühstück frei zusammenstellen. Sie genießen damit noch mehr Individualität und ein noch persönlicheres Serviceerlebnis.

Zudem erweiterte Austrian Airlines ihr Serviceangebot in der Business Class, indem sie ausgewählte Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter zu sogenannten Austrian Wine Experts ausbildete, um den Fluggästen die Vielfalt und Qualität österreichischer Weine näherzubringen.

Renommierte Auszeichnung bei World Airline Awards erhalten

Im Juni 2025 wurde Austrian Airlines für ihre herausragende Servicequalität ausgezeichnet und erhielt den renommierten Preis für „Best Airline Staff in Europe“ der Skytrax World Airlines Awards 2025.

Austrian Airlines rüstet Boeing 777-Flotte mit „AeroSHARK“ aus

Im Januar 2025 startete die erste Boeing 777-200ER von Austrian Airlines, die mit der „AeroSHARK“-Oberflächentechnologie ausgestattet wurde. Im ersten Quartal 2025 wurden noch drei weitere Flugzeuge dieses Typs damit ausgestattet. Durch den deutlich verringerten Reibungswiderstand sinken der Treibstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

Änderungen im Vorstand von Austrian Airlines

Zum 1. Februar 2025 hat Michael Trestl, Chief Commercial Officer von Austrian Airlines, das Unternehmen im Zuge des Wechsels in seine neue Position als ITA Implementation Officer verlassen. Seine Aufgaben werden von den verbleibenden Vorstandsmitgliedern im Rahmen einer neuen Geschäftsverteilung übernommen.

Seit dem 15. September 2025 ist Stefan-Kenan Scheib neuer Chief Operating Officer bei Austrian Airlines. Er folgt auf Francesco Sciortino, der in den Bereichsvorstand von Lufthansa Airlines wechselte. Stefan-Kenan Scheib war zuvor Flugbetriebsleiter bei SWISS.

Passagierzahlen und Auslastung wachsen im Berichtsjahr

Mit einer Passagierzahl von 15,0 Mio. hat Austrian Airlines im Berichtsjahr 3 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 14,6 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 4 % erhöht. Der Absatz stieg im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls um 4 %. Der Sitzladefaktor lag mit 81,6 % um 0,3 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 81,3 %). Die Durchschnittserlöse sanken um 2,0 %. Die Verkehrserlöse wuchsen um 3 % auf 2.433 Mio. EUR (Vorjahr: 2.360 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 3 %, Adjusted EBIT steigt auf 81 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im Geschäftsjahr 2025 aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 3 % auf 2.541 Mio. EUR (Vorjahr: 2.457 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich gegenüber Vorjahr um 2 % auf 2.603 Mio. EUR (Vorjahr: 2.542 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen im Geschäftsjahr 2025 mit 2.523 Mio. EUR um 2 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.467 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen stiegen um 3 % (+38 Mio. EUR), primär aufgrund höherer Gebühren (+30 Mio. EUR). Die Personalaufwendungen lagen um 8 % (+39 Mio. EUR) über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines stieg im Geschäftsjahr 2025 um 7 % auf 81 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR). Dabei war die Ergebnisentwicklung auch durch die Auswirkungen des Nahostkonflikts (31 Mio. EUR) belastet. Die Adjusted EBIT-Marge stieg im Berichtsjahr um 0,1 Prozentpunkte auf 3,2 % (Vorjahr: 3,1 %). Das EBIT erhöhte sich um 15 % auf 84 Mio. EUR (Vorjahr: 73 Mio. EUR).



Brussels Airlines

T034 Kennzahlen Brussels Airlines

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.647	1.544	7
Operative Erträge	Mio. €	1.703	1.623	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.675	1.564	7
Adjusted EBITDA	Mio. €	128	177	-28
Adjusted EBIT	Mio. €	28	59	-53
EBIT	Mio. €	39	84	-54
Adjusted EBIT-Marge	%	1,7	3,8	-2,1 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	3.518	3.573	-2
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3.687	3.549	4
Flüge	Anzahl	68.540	61.564	11
Fluggäste	Tsd.	9.156	8.360	10
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	19.797	18.332	8
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	16.157	15.155	7
Sitzladefaktor	%	81,6	82,7	-1,1 P.

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

Brussels Airlines erweitert ihre Langstreckenflotte

Brussels Airlines hat ihre Langstreckenflotte im Berichtsjahr weiter ausgebaut und im April 2025 ihren elften Airbus A330 eingeflottet. Die zusätzliche Langstreckenkapazität wird die Airline primär zur Stärkung ihres Streckennetzes in Subsahara-Afrika nutzen. Ziel ist es, Brüssel zu einem europäischen Drehkreuz für Flüge von und nach Afrika weiter auszubauen.

Auf der Kurzstrecke hat Brussels Airlines eine neue Airbus A320neo eingeflottet. Damit verfügte die Airline zum Jahresende 2025 über sechs Flugzeuge dieses Typs. Bis Ende 2028 soll die A320neo-Flotte auf insgesamt 13 Flugzeuge ausgebaut werden.

Am Ende des Berichtsjahres bestand die Flotte von Brussels Airlines insgesamt aus 47 Flugzeugen.

100 Jahre Afrika-Expertise als strategischer Wachstumstreiber

Im Februar 2025 feierte Brussels Airlines ein bedeutendes Jubiläum: Vor 100 Jahren verband ein Pionierflug erstmals Brüssel mit Kinshasa und legte den Grundstein für die heutige starke Präsenz der Airline auf dem afrikanischen Kontinent. Mit aktuell 18 Destinationen in Subsahara-Afrika und einer erweiterten Langstreckenflotte stärkt Brussels Airlines ihre Marktposition und trägt maßgeblich zur Netzwerk-Diversifizierung bei.

Änderung im Vorstand von Brussels Airlines

Seit dem 1. August 2025 ist Filip Aerts Chief Operating Officer bei Brussels Airlines. Er folgt auf Tilman Reinshagen, der die Lufthansa Group verlassen hat. Filip Aerts war zuvor Flugbetriebsleiter bei Brussels Airlines.

Verkehrsleistung im Berichtsjahr ausgeweitet

Mit einer Passagierzahl von 9,2 Mio. hat Brussels Airlines im Berichtsjahr 10 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 8,4 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 8 % ausgebaut. Der Absatz stieg um 7 %. Der Sitzladefaktor sank um 1,1 Prozentpunkte auf 81,6 % (Vorjahr: 82,7 %). Die Durchschnittserlöse lagen auf Vorjahresniveau. Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 7 % auf 1.578 Mio. EUR (Vorjahr: 1.476 Mio. EUR).

Umsatz steigt um 7 %, Adjusted EBIT sinkt auf 28 Mio. EUR

Im Geschäftsjahr 2025 stiegen die Umsatzerlöse von Brussels Airlines infolge der ausgebauten Verkehrsleistung um 7 % auf 1.647 Mio. EUR (Vorjahr: 1.544 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich um 5 % auf 1.703 Mio. EUR (Vorjahr: 1.623 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen legten um 7 % auf 1.675 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.564 Mio. EUR). Dabei übertraf der Materialaufwand den Vorjahreswert um 9 % (+88 Mio. EUR), primär aufgrund höherer Aufwendungen für Gebühren (+38 Mio. EUR). Die Personalaufwendungen lagen um 5 % (+11 Mio. EUR) über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT von Brussels Airlines verringerte sich um 53 % auf 28 Mio. EUR (Vorjahr: 59 Mio. EUR). Im Vorjahr war das Ergebnis durch Sondereffekte gestützt. Im Berichtsjahr war das Ergebnis auch durch die Auswirkungen von sieben landesweiten Protesttagen in Belgien, die zu starken Einschränkungen am Flughafen Brüssel führten, in Höhe von geschätzt 15 Mio. EUR belastet. An den Protesten nahmen keine Mitarbeitenden von Brussels Airlines teil. Darüber hinaus wirkten sich mehrere operative Störungen innerhalb der Langstreckenflotte auf das Ergebnis aus. Die Adjusted EBIT-Marge sank um 2,1 Prozentpunkte auf 1,7 % (Vorjahr: 3,8 %).

Das EBIT lag im Berichtsjahr mit 39 Mio. EUR um 54 % unter Vorjahr (Vorjahr: 84 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Buchgewinnen durch die Abgänge von zwei Airbus A320neo im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen.



Eurowings

T035 Kennzahlen Eurowings

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.077	2.872	7
Operative Erträge	Mio. €	3.231	2.983	8
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.109	2.855	9
Adjusted EBITDA	Mio. €	257	333	-23
Adjusted EBIT	Mio. €	132	203	-35
EBIT	Mio. €	133	261	-49
Adjusted EBIT-Marge	%	4,3	7,1	-2,8 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	5.481	5.301	3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	5.457	5.224	4
Flüge	Anzahl	169.607	164.474	3
Fluggäste	Tsd.	23.714	22.796	4
Angebote Sitzkilometer	Mio.	39.320	36.184	9
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	33.327	30.682	9
Sitzladefaktor	%	84,8	84,8	0,0 P.

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

Mit einer klaren Positionierung als Europas Value-Airline für Privat- und Geschäftsreisende setzt sich Eurowings deutlich vom Segment der Ultra-Low-Cost-Carrier ab und ermöglicht ihren Gästen preiswertes Fliegen mit innovativen und kundenfreundlichen Services. Mit ihrem Value-Konzept orientiert sich die deutsche Airline an den Bedürfnissen der Flugreisenden von heute, für die Flexibilität, bezahlbarer Komfort und Nachhaltigkeit entscheidend sind.

Das Streckennetz von Eurowings ist fokussiert auf den europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr und trägt dem wachsenden Segment der Privatreisen Rechnung. Eurowings bietet Direktflüge zu mehr als 150 Zielen vor allem innerhalb Europas, teilweise auch darüber hinaus an. Mit einem attraktiven Streckennetz und 13 internationalen Basen, darunter Mallorca als Europas beliebteste Ferieninsel, ist Eurowings eine

der größten Ferienfluggesellschaften in Europa. Eurowings verfügt aktuell über eine Flotte von 98 Flugzeugen und ist Markführerin in den vier größten Ballungsräumen in Deutschland außerhalb der Lufthansa Group Hubs Frankfurt und München.

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

Eurowings gründet eigenen Reiseveranstalter

Eurowings hat ihre Geschäftstätigkeit erweitert und mit Eurowings Holidays einen eigenen Reiseveranstalter gegründet, der im April 2025 seinen Betrieb aufnahm. Mit dieser strategischen Neugründung setzt Eurowings einen wichtigen Meilenstein im wachsenden Tourismusgeschäft.

Durch die Neugründung entsteht ein Reiseveranstalter, der maßgeschneiderte Urlaubsreisen aus einer Hand bietet. Mit niedrigen Anzahlungen und der Möglichkeit zur kostenfreien Umbuchung sowie kostengünstigen Stornierung profitieren Kundinnen und Kunden von maximaler Flexibilität.

Größte Flottenmodernisierung der Unternehmensgeschichte geplant

Im Januar 2025 hat die Lufthansa Group entschieden, insgesamt 40 bestellte fabrikneue Boeing 737-8 MAX an Eurowings zu vergeben. Die Flugzeuge sollen zwischen 2027 und 2032 ausgeliefert werden. Damit steht Eurowings vor der größten Flottenmodernisierung ihrer Unternehmensgeschichte.

Die Flugzeuge neuester Technologie sind besonders effizient, verbrauchen bis zu 20 % weniger Kerosin und emittieren somit entsprechend weniger CO₂. Dadurch erzielt Eurowings signifikante Fortschritte auf dem Weg zum nachhaltigeren Fliegen. Sie ersetzen sukzessive die Airbus A319-Flotte

sowie ältere Modelle des Typs Airbus A320. Eine deutlich höhere Reichweite macht sie zudem zum idealen Muster auch für längere Mittelstrecken-Destinationen, die Eurowings verstärkt im Angebot hat. Eurowings Fluggäste profitieren dank einer neu gestalteten Kabine von modernsten Airline-Standards.

Eurowings führt Premium Business-Sitze auf Mittelstrecken ein

Als erste Airline in Deutschland bietet Eurowings Premium-Business-Sitze auch auf längeren Mittelstrecken an. Der sogenannte „Premium BIZ-Seat“ bietet Reisenden ein höheres Komfortniveau und mehr Privatsphäre auf der Mittelstrecke. Das neue Sitzkonzept wurde im November 2025 erstmalig auf der Nonstop-Route Berlin-Dubai eingesetzt. Der neue Premium BIZ-Seat ist Teil einer umfassenden Produkt- und Serviceoffensive, mit der Eurowings das Reiseerlebnis auf Kurz- und Mittelstrecken deutlich verbessern will. Das neue Sitzkonzept bietet eine hohe Flexibilität, da der Premium BIZ-Seat innerhalb eines Tages durch Economy-Sitze ausgetauscht werden kann.

Eurowings als beste Low-Cost-Airline Europas 2025 ausgezeichnet

Eurowings wurde bei den renommierten Skytrax World Airline Awards als „Beste Low-Cost-Airline Europas 2025“ ausgezeichnet. Mit dieser prestigeträchtigen Auszeichnung würdigt das Marktforschungsinstitut Skytrax die konsequente Qualitätsoffensive und den erfolgreichen Ausbau von Eurowings zur Value-Airline für Europa.

Veränderung im Management von Eurowings

Seit dem 1. Februar 2026 ist Max Kownatzki neuer Vorsitzender der Geschäftsführung und Chief Commercial Officer von Eurowings. Er folgt auf Jens Bischof, der zum Jahresende 2025 aus der Geschäftsführung ausgeschieden ist. Max Kownatzki war zuvor Chief Executive Officer von SunExpress.



Neue Vergütungstarifverträge abgeschlossen

Eurowings und die Gewerkschaft ver.di haben im Berichtsjahr neue Vergütungstarifverträge zum einen für die rund 700 Tarifbeschäftigten sowie die Auszubildenden und Studierenden der Eurowings Aviation GmbH und zum anderen für die rund 1.800 Kabinenbeschäftigten der Eurowings GmbH abgeschlossen. [↗ Mitarbeitende.](#)

Eurowings ist strategischer Partner bei Innovationsprojekt für nachhaltigen Flugkraftstoff

Eurowings ist eine strategische Partnerschaft mit dem Essener Start-up „Greenlyte“ eingegangen. „Greenlyte“ errichtet am Flughafen Düsseldorf ein Reallabor für nachhaltigen Flugkraftstoff der nächsten Generation. Die Anlage ermöglicht eine „Aus-der-Luft-in-den-Tank“-Produktion im sogenannten Power-to-Liquid-Kerosin-Verfahren. Eurowings plant, exklusiver Abnehmer der gesamten Produktionsmenge zunächst für die ersten drei Jahre zu sein. Strombasierte Treibstoffe spielen eine technologische Schlüsselrolle für nachhaltigeres Fliegen in der Zukunft. Das Reallabor wird nach der Fertigstellung bis 2028 zu den weltweit größten Anlagen zur Gewinnung von sogenanntem „Direct Air Capture to Sustainable Aviation Fuel“ (DAC-to-SAF) zählen.

Eurowings stärkt Umweltmanagement mit EMAS- und ISO 14001-Zertifizierung

Die deutschen Eurowings Standorte sind offiziell nach dem europäischen EMAS-Standard (Eco-Management and Audit Scheme) und der internationalen Norm ISO 14001 zertifiziert. Im Zuge der Zertifizierung veröffentlichte Eurowings erstmals eine Umwelterklärung für die Jahre 2022 bis 2024. Sie dokumentiert die Umweltleistungen aller deutschen Standorte und zeigt, wie die Airline systematisch an ihren ökologischen Zielen arbeitet. Für das kommende Jahr soll die Zertifizierung auch auf die pan-europäischen Standorte von Eurowings ausgeweitet werden. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

Kapazität und Passagierzahlen steigen deutlich

Eurowings verzeichnete im Geschäftsjahr 2025 eine starke Nachfrage, insbesondere nach touristischen Flugreisen, und baute das Angebot entsprechend aus. Die Zahl der von Eurowings beförderten Passagiere wuchs im Berichtsjahr um 4 % auf 23,7 Mio. (Vorjahr: 22,8 Mio.). Die Anzahl der Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 3 %. Das Angebot stieg um 9 %, insbesondere aufgrund gestiegener Streckenlängen, der Absatz legte ebenfalls um 9 % zu. Der Sitzladefaktor lag mit 84,8 % auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 84,8 %). Die Durchschnittserlöse sanken um 4,8 %. Die Verkehrserlöse lagen mit 3.016 Mio. EUR um 5 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.872 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 7 %, Adjusted EBIT von 132 Mio. EUR erzielt

Die Umsatzerlöse von Eurowings stiegen im Vergleich zum Vorjahr trotz niedrigerer Durchschnittserlöse mengenbedingt durch eine starke Angebotsausweitung auf touristischen Strecken um 7 % auf 3.077 Mio. EUR (Vorjahr: 2.872 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen insbesondere aufgrund von aperiodischen Erträgen aus Rückstellungsaufösungen um 8 % auf 3.231 Mio. EUR (Vorjahr: 2.983 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich um 9 % auf 3.109 Mio. EUR (Vorjahr: 2.855 Mio. EUR). Der Materialaufwand lag 11 % (+212 Mio. EUR) über Vorjahr, primär aufgrund mengen- und preisbedingt gestiegener Aufwendungen für Gebühren (+87 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Wet-Leases (+42 Mio. EUR). Die Personalaufwendungen stiegen auch infolge des Personalaufbaus im Zuge der Ausweitung des Flugprogramms um 10 % (+42 Mio. EUR).

Das Adjusted EBIT von Eurowings sank im Berichtsjahr gegenüber Vorjahr um 35 % auf 132 Mio. EUR (Vorjahr: 203 Mio. EUR). Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Rückgang des Beteiligungsergebnisses des SunExpress Joint Ventures, das um 87 % auf 10 Mio. EUR sank (Vorjahr: 75 Mio. EUR), sowie auf dem Rückgang der Durchschnittserlöse infolge des hohen Preisdrucks und der gestiegenen Preissensitivität der Fluggäste bei touristischen Flügen.

Die Adjusted EBIT-Marge sank im Berichtsjahr um 2,8 Prozentpunkte auf 4,3 % (Vorjahr: 7,1 %). Das EBIT verminderte sich um 49 % auf 133 Mio. EUR (Vorjahr: 261 Mio. EUR).



Geschäftsfeld Logistik

T036 Kennzahlen Logistik

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.403	3.263	4
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.189	3.054	4
Operative Erträge	Mio. €	3.485	3.356	4
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.209	3.147	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	525	449	17
Adjusted EBIT	Mio. €	324	251	29
EBIT	Mio. €	325	252	29
Adjusted EBIT-Marge	%	9,5	7,7	1,8 P.
Adjusted ROCE ¹⁾	%	14,7	10,9	3,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	110	149	-26
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.322	4.261	1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.308	4.223	2

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst aufgrund neuer Berechnungssystematik.
➤ Finanzstrategie.

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Cargo ist eine der führenden Frachtfluggesellschaften weltweit

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Zum Geschäftsfeld Logistik zählen auch die Jettainer-Gruppe, die weltweit führend auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisiert ist, sowie die auf zeitkritische Sendungen spezialisierte time:matters-Gruppe. Die beiden Tochtergesellschaften CB Customs Broker, Experte für alle Aspekte der EU-Zollabfertigung, und heyworld GmbH, Anbieter digitaler, modularer Logistiklösungen für grenzüberschreitenden E-Commerce, sind ebenfalls Teil des Geschäftsfelds Logistik. Darüber hinaus gehört die fünfzigprozentige Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic zum Geschäftsfeld sowie Beteiligungen an

Abfertigungsgesellschaften unter anderem im wachstumsstarken asiatischen Markt und an weiteren auf Digitalisierungsaspekte ausgerichteten Unternehmen.

Mit dem führenden Netzwerk von, nach und innerhalb Europas verbindet Lufthansa Cargo alle wichtigen Wirtschaftszentren miteinander und ermöglicht Unternehmen den Zugang zum Weltmarkt. Dafür sorgen fünf Fracht-Hubs – Frankfurt, München, Wien, Brüssel und seit Mitte Juni 2025 auch Rom – sowie die Kapazitäten von acht Fluggesellschaften mit rund 350 Zielen und über 7.500 wöchentlichen Flügen weltweit. Ein umfangreicher Road Feeder Service (RFS) mit über 115 Zielen in Europa ergänzt das Streckennetz der Fluggesellschaft am Boden. Darüber hinaus vertieft Lufthansa Cargo zukünftig ihre Zusammenarbeit mit Swiss WorldCargo und wird dabei Synergien in verschiedenen kommerziellen und operativen Bereichen schaffen. Kunden beider Unternehmen profitieren dadurch von einem klar definierten und umfassenden Produkt- und Serviceportfolio sowie einem der umfangreichsten Netzwerke der Branche.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von Lufthansa Cargo liegt im Airport-to-Airport-Luftfrachtgeschäft. Das Produktportfolio umfasst sowohl Standard- und Expressfracht als auch hoch spezialisierte Produkte. Grenzüberschreitende E-Commerce-Sendungen sind dabei das am stärksten wachsende Luftfrachtsegment. Für die Branchen Pharma, Automotive, Aviation, Semiconductors sowie Airmail bietet Lufthansa Cargo spezifische Industrielösungen. Spezialprodukte wie der Transport von lebenden Tieren, Wertfracht, Kunstgegenständen oder Gefahrgut gehören ebenfalls zum Angebot von Lufthansa Cargo. Für diese anspruchsvollen Sendungen nutzt Lufthansa Cargo ein globales Netzwerk spezialisierter Infrastruktur. Dazu zählen in Deutschland beispielsweise Pharma-Hubs in Frankfurt und München, die Frankfurt Animal Lounge sowie der Art Cube in Frankfurt.

Neben den eigenen zwölf Frachtflugzeugen vom Typ Boeing 777F und vier Airbus A321F nutzt Lufthansa Cargo die Belly-Kapazitäten unter anderem von Lufthansa Airlines, Austrian Airlines sowie Brussels Airlines.

Darüber hinaus betreibt das in Leipzig ansässige Joint Venture AeroLogic im Auftrag der beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express 28 Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 777F. Lufthansa Cargo vermarktet die Kapazität von sechs dieser Flugzeuge.

Weiterhin unterhält Lufthansa Cargo erfolgreiche internationale Kooperationen mit Cathay Cargo und United Cargo. Zum 1. August 2025 trat Swiss WorldCargo der bestehenden Kooperation zwischen Lufthansa Cargo und United Cargo bei.

Geschäftsverlauf

Lufthansa Cargo vermarktet Frachtkapazitäten von ITA Airways und ergänzt Rom als fünften Hub

Lufthansa Cargo vermarktet seit Juni 2025 die Frachtkapazitäten von ITA Airways auf ausgewählten Strecken. Seit Beginn des Winterflugplans Ende Oktober 2025 wurde dies auf beinahe alle Beiladekapazitäten der Kontinental- und Interkontinentalstrecken von ITA Airways erweitert. Bis zur behördlichen Zustimmung sind hiervon vorerst Strecken nach und von USA und Kanada ausgenommen.

Mit der Integration von Rom als Frachtdrehkreuz in Südeuropa ergänzt Lufthansa Cargo ihr dichtes Netzwerk um weitere Strecken, Kapazitäten und Destinationen. Insgesamt wächst damit das globale Angebot von Beiladekapazitäten für die Kunden von Lufthansa Cargo um beinahe 20 %. Zukünftig steht Frachtkunden damit ein noch dichteres globales Netz zur Verfügung.



Lufthansa Cargo stärkt Position in Fokusindustrien

Lufthansa Cargo hat 2025 ihr Engagement in den strategisch relevanten Fokusindustrien Pharma, Automotive, Aviation, Semiconductors und Airmail weiter vertieft und mehrere Initiativen umgesetzt, die gezielt auf die Anforderungen dieser Branchen ausgerichtet sind.

Mit dem Beitritt zu Silicon Saxony, dem größten Zusammenschluss von Unternehmen der Mikroelektronik-, Halbleiter- und IT-Branche in Europa, stärkt Lufthansa Cargo ihre Präsenz in der Hightech-Industrie. Die Frachtfluglinie möchte in Fachgremien und Arbeitsgruppen an optimierten Logistiklösungen für empfindliche Elektronikkomponenten und an gemeinsamen Qualitäts- und Prozessstandards arbeiten.

Im Automotive-Segment hat Lufthansa Cargo den Transportprozess für komplette Fahrzeuge weiter professionalisiert und ein neues, standardisiertes Verfahren zur Verzurrung und verladefähigen Anlieferung entwickelt. Die neuen Lösungen reduzieren den Handling-Aufwand, verbessern die Prozessqualität und eröffnen zusätzliches Umsatzpotenzial.

Auch im Aviation-Bereich wurde das branchenspezifische Angebot weiter ausgebaut. 2025 transportierte Lufthansa Cargo über 1.000 Flugzeugtriebwerke. Die sichere Beförderung dieser wertvollen und sensiblen Komponenten erfordert höchste Präzision in Planung und Handling. Lufthansa Cargo hat hierzu Verfahren weiter standardisiert, Ladeparameter für ausgewählte Triebwerkstypen angepasst und die Koordination zwischen globalen Stationen und operativen Spezialbereichen gestärkt.

Mit diesen Initiativen unterstreicht Lufthansa Cargo ihre Rolle als Innovations- und Qualitätstreiber in wichtigen Kundenbranchen und erschließt zusätzliche Potenziale für profitables Wachstum.

Lufthansa Cargo optimiert Digitalangebot und setzt vermehrt auf KI

Lufthansa Cargo hat ihr digitales Kundenangebot grundlegend überarbeitet und bietet seit August 2025 eine deutlich vereinfachte und effizientere Onlinebuchung an. Damit werden die Buchungen von Standardsendungen auf rund die Hälfte der bisherigen Zeit reduziert. Ergänzt wird das Angebot durch eine überarbeitete Sendungsverfolgung mit verbesserter Übersicht und proaktiven Benachrichtigungen entlang der Transportkette. Die Weiterentwicklungen unterstreichen die strategische Ausrichtung von Lufthansa Cargo, digitale Prozesse gezielt zu optimieren und durch den Einsatz von KI und neuen Technologien die Servicequalität weiter zu steigern. Dazu zählt auch die Einführung einer eigens entwickelten Software, die Buchungsanfragen per E-Mail automatisiert in das Buchungssystem überführt, und die Entwicklung eines innovativen Virtual-Reality-Trainings für Aircraft Loading Supervisors.

Investitionen in den Hub Frankfurt als Bekenntnis zum Wirtschaftsstandort

Im September 2024 hat Lufthansa Cargo die Weiterentwicklung ihres zentralen Frachtdrehkreuzes am Frankfurter Flughafen mit einem Investitionsvolumen von insgesamt knapp 600 Mio. EUR vorgestellt. Die Frachtfluglinie setzt auf eine umfassende Modernisierung bis 2030, die das Lufthansa Cargo Center (LCC) zu Europas modernstem Luftfracht-Hub machen soll.

Zu den Meilensteinen im Jahr 2025 gehörte unter anderem die bauliche Fertigstellung des ersten großen Bauabschnitts inklusive des zentralen Hochregallagers. Dies ebnet den Weg für eine noch effizientere und kundenorientiertere Frachtabfertigung mit weiterer Automatisierung, modernisierter Lager- und Fördertechnik sowie gesteigerter Frachtabfertigungsgeschwindigkeit. Darüber hinaus wurde Ende 2025 der erste Bauabschnitt des neuen „Lufthansa Cargo Campus“ fertiggestellt. Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich die Investitionen in die Modernisierung des neuen Hauptsitzes auf insgesamt 17 Mio. EUR.

Lufthansa Cargo treibt Nachhaltigkeitsmaßnahmen aktiv voran

Lufthansa Cargo hat 2025 ihre Nachhaltigkeitsmaßnahmen weiter ausgebaut und ihre hohen Umwelt- und Compliance-Standards erfolgreich bestätigt. Auch das weltweite Überwachungsaudit nach ISO 14001 – dem internationalen Standard für systematisches Umweltmanagement – wurde erneut erfolgreich abgeschlossen.

Zur Erfüllung der seit 2025 geltenden Sustainable Aviation Fuel-(SAF)-Quote von 2 % hat Lufthansa Cargo die entsprechende Absicherung über die Airfreight Surcharge (ASC) sichergestellt. Damit werden die Mehrkosten für den verpflichtenden SAF-Anteil teilweise abgedeckt. Parallel dazu wurde die freiwillige Nutzung von SAF über den Add-on-Service „Sustainable Choice“ vollständig in die Buchungssysteme integriert – ein wichtiger Schritt zur breiten Marktabdeckung ab 2026. Ergänzend stehen standardisierte SAF-Volumenverträge für Spediteure und Industriekunden bereit. Im Jahr 2025 verkaufte Lufthansa Cargo insgesamt rund 2.300 Tonnen SAF und leistete damit einen Beitrag zur Dekarbonisierung der Luftfrachtlogistik. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

Veränderungen im Management von Lufthansa Cargo

Frank Bauer, zuletzt Chief Financial Officer und Arbeitsdirektor der Lufthansa Cargo AG, übernahm zum 1. Juli 2025 die Position des Chief Operating Officer bei Lufthansa Cargo. Gregor Schleussner, zuvor Head of Finance, Controlling & Accounting bei Eurowings, ergänzt seit 1. Juli 2025 als neuer Chief Financial Officer und Chief Human Resources Officer den Vorstand von Lufthansa Cargo. Damit ist das Vorstandsteam um Ashwin Bhat, Chief Executive Officer bei Lufthansa Cargo, seit 1. Juli 2025 wieder vollständig besetzt.



Operative Entwicklung

Lufthansa Cargo verzeichnet positive Geschäftsentwicklung

Im Geschäftsfeld Logistik setzte sich die positive operative und finanzielle Entwicklung, die sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2024 zeigte, im Geschäftsjahr 2025 weiter fort. Diese Entwicklung wurde sowohl durch das weiterhin starke Geschäft aus Asien als auch durch eine generell stabile Marktnachfrage gestützt. Letztere spiegelte sich insbesondere in einem Anstieg der transportierten Menge wider – bei gleichzeitig leichtem Rückgang der Durchschnittserlöse.

Lufthansa Cargo konnte die Verkehrsleistung im Berichtsjahr weiter ausbauen. Das Angebot lag aufgrund der zusätzlichen Frachterkapazitäten infolge des Zugangs einer Boeing 777F in der zweiten Jahreshälfte 2024 sowie der Ausweitung des Passagierflugbetriebs und der damit verbundenen Erhöhung der Belly-Kapazitäten um 5 % über Vorjahr und somit erstmalig wieder auf dem Vorkrisenniveau von 2019. Der Absatz konnte im Vergleich zum Vorjahr um 7 % gesteigert werden. Der Nutzladefaktor stieg um 1,1 Prozentpunkte auf 63,0 % (Vorjahr: 61,9 %). Die Durchschnittserlöse gingen im Gesamtjahr mit Ausnahme der stabilen Entwicklung im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik in allen Verkehrsgebieten zurück. Sie lagen insgesamt um 2,8 % unter Vorjahr.

T037 Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik

		2025	2024	Veränderung in %
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	14.450	13.707	5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9.103	8.482	7
Nutzladefaktor	%	63,0	61,9	1,1 P.
Durchschnittserlöse	in € Cent	35,0	36,0	-2,8 ¹⁾

¹⁾ Währungsbereinigte Veränderung: 0,6 %.

T038 Entwicklung der Verkehrsgebiete Logistik

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	2025 Mio. €	Veränderung in %	2025 in Mio.	Veränderung in %	2025 in Mio.	Veränderung in %	2025 in %	Veränderung in %P.
Europa	236	2	783	8	364	11	46,5	1,4
Amerika	1.253	2	6.573	3	3.929	8	59,8	2,6
Asien/Pazifik	1.447	7	6.006	7	4.171	6	69,4	-0,5
Nahost/Afrika	253	5	1.089	7	639	7	58,7	-0,3
Gesamtverkehr	3.189	4	14.450	5	9.103	7	63,0	1,1

Die Verkehrserlöse stiegen trotz der niedrigeren Durchschnittserlöse um 4 % auf 3.189 Mio. EUR (Vorjahr: 3.054 Mio. EUR). Dabei konnten die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich in allen Verkehrsgebieten gesteigert werden. Der deutlichste Anstieg entfiel dabei auf die Region Asien/Pazifik.

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

Das Angebot wurde über alle Verkehrsgebiete deutlich ausgebaut, auch der Absatz konnte in allen Verkehrsgebieten gesteigert werden. Der Nutzladefaktor konnte in den Verkehrsgebieten Amerika und Europa erhöht werden, während in Asien/Pazifik sowie Nahost/Afrika ein leichter Rückgang zu verzeichnen war.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt um 4 % gegenüber Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2025 konnten die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Logistik um 4 % auf 3.403 Mio. EUR gesteigert werden (Vorjahr: 3.263 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Anstieg war eine stabile Marktnachfrage und das weiterhin starke Geschäft aus Asien. Die operativen Erträge erhöhten sich insgesamt um 4 % auf 3.485 Mio. EUR (Vorjahr: 3.356 Mio. EUR).



Aufwendungen steigen um 2 %

Die operativen Aufwendungen lagen mit 3.209 Mio. EUR im Berichtsjahr um 2 % über Vorjahr (Vorjahr: 3.147 Mio. EUR).

T039 Aufwendungen Logistik

	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2.263	2.241	1
davon Treibstoff	351	368	-5
davon Gebühren	390	361	8
davon Charteraufwand	1.243	1.232	1
davon Technikleistungen	133	131	2
Personalaufwand ¹⁾	470	443	6
Abschreibungen ²⁾	201	198	2
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	275	265	4
Summe operative Aufwendungen	3.209	3.147	2

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 1 % (+22 Mio. EUR) auf 2.263 Mio. EUR (Vorjahr: 2.241 Mio. EUR). Dabei verminderten sich die Aufwendungen für Treibstoff im Wesentlichen preisbedingt um 5 % (-17 Mio. EUR). Die Aufwendungen für flugabhängige Gebühren (+29 Mio. EUR) stiegen aufgrund von Kostensteigerungen und aus der Flotterweiterung. Der Charteraufwand stieg hauptsächlich aufgrund der gestiegenen Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften, insbesondere durch die Integration von ITA Airways, um 1 % (+11 Mio. EUR).

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2025 um 6 % auf 470 Mio. EUR (Vorjahr: 443 Mio. EUR), primär bedingt durch Lohn- und Gehaltssteigerungen und höhere variable Vergütungskomponenten sowie einen Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 2 %.

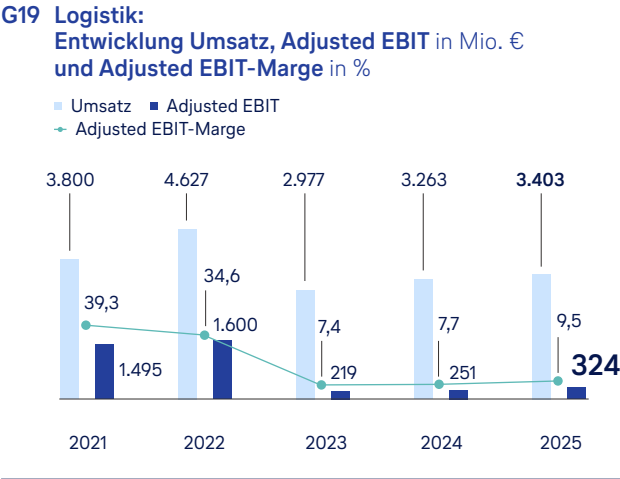
Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber Vorjahr aufgrund der Erweiterung der Frachterflotte um 2 % auf 201 Mio. EUR (Vorjahr: 198 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen um 4 % auf 275 Mio. EUR (Vorjahr: 265 Mio. EUR).

Adjusted EBIT liegt bei 324 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT stieg im Geschäftsjahr 2025 um 29 % auf 324 Mio. EUR (Vorjahr: 251 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 1,8 Prozentpunkte auf 9,5 % (Vorjahr: 7,7 %).

Das EBIT lag mit 325 Mio. EUR um 29 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 252 Mio. EUR).



Segmentinvestitionen liegen 26 % unter Vorjahr

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik sind im Berichtsjahr um 26 % auf 110 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 149 Mio. EUR) und betrafen im Wesentlichen den Aus- und Umbau des Frachtzentrums in Frankfurt.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt um 1 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende wuchs um 1 % auf 4.322 (Vorjahr: 4.261).

Geschäftsfeld Technik

T040 Kennzahlen Technik¹⁾

		2025	2024	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	8.049	7.183	12
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	2.005	2.285	-12
Operative Erträge	Mio. €	8.705	7.653	14
Operative Aufwendungen	Mio. €	8.124	7.055	15
Adjusted EBITDA	Mio. €	755	757	-0
Adjusted EBIT	Mio. €	603	607	-1
EBIT	Mio. €	609	555	10
Adjusted EBIT-Marge	%	7,5	8,5	-1,0 P.
Adjusted ROCE ²⁾	%	12,8	13,8	-1,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	230	206	12
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	22.989	22.313	3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	22.580	21.618	4
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	23	22	5

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions angepasst.

²⁾ Vorjahreszahl angepasst aufgrund neuer Berechnungssystematik.
➤ **Finanzstrategie.**

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Anbieter

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellernunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul, MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Darüber hinaus adressiert das Unternehmen zunehmend auch militärische und hoheitliche Betreiber und positioniert diesen Bereich als strategisches Wachstumsfeld. Das Unternehmen ist unterteilt in fünf Bereiche, davon drei klassische MRO-Bereiche (Engine Services, Aircraft Component Services, Aircraft Maintenance Services) und zwei Zukunftsfelder (Digital Fleet Services sowie Original Equipment & Special Aircraft Services).

Zur Lufthansa Technik-Gruppe gehören weltweit 34 Betriebe (Vorjahr: 33 Betriebe), die luftfahrttechnische Dienstleistungen anbieten. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 56 Gesellschaften beteiligt (Vorjahr: 57 Gesellschaften). Lufthansa Technik betreut weltweit mehr als 800 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften, VIP-Jet-Betreiber, Regierungen und Streitkräfte. Dabei wird rund ein Viertel des Geschäfts mit Gesellschaften der Lufthansa Group und drei Viertel mit Kunden außerhalb der Lufthansa Group erzielt.

Lufthansa Technik ist weltweit für Wartung, Design und Produktion zertifiziert und verfügt über umfangreiche Genehmigungen als Wartungsunternehmen sowohl der europäischen Luftfahrtbehörden als auch von Behörden in mehr als 50 weiteren Ländern. Die Zulassungen als Design Organisation (DOA) ermöglichen es Lufthansa Technik, unter anderem Änderungen und Reparaturen an Flugzeugen vorzunehmen, auch wenn hierfür keine eigenen Typenzertifikate vorliegen. Darüber hinaus ist das Unternehmen aufgrund entsprechender Produktionszulassungen berechtigt, Flugzeugkomponenten herzustellen, einschließlich Ersatzteile. Diese umfassenden regulatorischen Anforderungen verdeutlichen die hohen Markteintrittsbarrieren im MRO-Markt. Sie ergeben sich insbesondere aus dem notwendigen technischen Know-how sowie den hohen Anforderungen an Luftsicherheit und Qualität. Zusätzlich sind umfangreiche behördliche Zertifizierungen sowie Lizenzen der Erstausrüster (OEMs) erforderlich. Der Markteintritt ist darüber hinaus mit erheblichen Kapital- und Investitionsaufwendungen verbunden, um MRO-Leistungen in der erforderlichen Tiefe und Qualität erbringen zu können.

MRO-Bereiche mit klaren strategischen Rollen

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

Der Bereich Engine Services bietet weltweit umfangreiche triebwerkstechnische Dienstleistungen an. Die Produktpalette umfasst das gesamte Servicespektrum für moderne Triebwerke wie Überholung, Reparatur, mobile Services und Auxiliary-

Power-Unit(APU)-Services nahezu aller Hersteller. Er erwirtschaftet nahezu die Hälfte des Umsatzes der Lufthansa Technik und wird für die kommenden Jahre ein starker Wachstumstreiber sein, insbesondere durch die Wartung von Triebwerken der neuen Generation.

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

Der Bereich Aircraft Maintenance Services erbringt standardisierte und effiziente Überholungsleistungen für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge, insbesondere im Rahmen von Großwartungsereignissen während des Flugbetriebslebenszyklus (Base Maintenance). Die Leistungen umfassen zudem komplexe Flugzeugmodifikationen sowie weltweit angebotene mobile Services.

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

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



Zu Beginn des Geschäftsjahres 2025 wurde Lufthansa Industry Solutions, die bislang Teil des Geschäftsfelds Technik war, aufgrund strategischer Überlegungen mit Blick auf den IT-Bereich der Lufthansa Group den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

MRO-Leistungen werden stark nachgefragt

Lufthansa Technik verzeichnete im Berichtsjahr erneut einen positiven Geschäftsverlauf. Die weiterhin hohe Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer gestiegenen Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten und Services von Lufthansa Technik, was sich positiv auf die Umsatzentwicklung auswirkte. Demgegenüber wurde die Ergebnisentwicklung durch die Abschwächung des US-Dollars sowie durch Belastungen aus US-Strafzöllen negativ beeinflusst. Die aus den Strafzöllen resultierenden Mehrkosten sollen mittelfristig soweit wie möglich an die Kunden weitergegeben werden.

Unverändert stellte die anhaltende Material- und Personalknappheit eine operative Herausforderung dar. Die Materialknappheit resultierte insbesondere aus Lieferverzögerungen bei Herstellern und Zulieferern von Flugzeugen, Triebwerken und Flugzeugkomponenten. Die Personalknappheit in produktiven Bereichen war weiterhin durch die mehrjährigen Ausbildungs- und Qualifizierungsprogramme im MRO-Bereich bedingt. Trotz dieser operativen Belastungen und der Abschwächung des US-Dollars erzielte Lufthansa Technik im Berichtsjahr erneut einen Umsatz auf Rekordniveau. Die genannten Belastungsfaktoren, insbesondere die US-Dollarabschwächung und die US-Strafzölle, führten jedoch zu einer rückläufigen operativen Marge sowie zu einem Adjusted EBIT, das lediglich auf Vorjahresniveau lag.

Lufthansa Technik setzt das Wachstumsprogramm „Ambition 2030“ weiter um

Lufthansa Technik treibt das Wachstumsprogramm „Ambition 2030“ weiter voran. Dieses hat zum Ziel, die weltweit führende Position von Lufthansa Technik in der technischen Betreuung von Flugzeugflotten auszubauen. Insbesondere im Triebwerksbereich wird eine dauerhaft erhöhte Nachfrage nach Reparatur- und Überholungsleistungen erwartet, da die Anzahl älterer Triebwerke im globalen Flugbetrieb aufgrund von Lieferverzögerungen bei den neu entwickelten Triebwerksmustern hoch bleibt und die neuen Triebwerksmuster gleichzeitig eine höhere Wartungsintensität erfordern.

Das Programm „Ambition 2030“ sieht deshalb für die kommenden Jahre umfassende Investitionen in den Ausbau des Kerngeschäfts, die Erweiterung von Standorten und der internationalen Präsenz, potenziell auch durch Unternehmenszukaufe, sowie den Ausbau digitaler Geschäftsmodelle vor. Ziel ist es, den Umsatz bis 2030 auf über 10 Mrd. EUR zu steigern und eine Adjusted EBIT-Marge von über 10 % zu erreichen.

Maßnahmen zur Abfederung des Margendrucks aus US-Zöllen und der US-Dollar-Abschwächung werden implementiert

Zur Erreichung des Ziels einer Adjusted EBIT-Marge von über 10 % im Jahr 2030 verfolgt das Unternehmen weiterhin klar definierte strategische Initiativen. Diese umfassen insbesondere Maßnahmen zur Optimierung der Materialkosten, die Entwicklung neuer Reparaturverfahren sowie den verstärkten Einsatz alternativer Ersatzteile. Darüber hinaus werden das Standort- und Serviceportfolio weiter optimiert, digitale Initiativen im Rahmen von „Digitize the Core“ vorangetrieben und das Wachstum in ausgewählten Bereichen wie Engine Parts Repair und Mobile Engine Services gezielt ausgebaut. Trotz der weltweit führenden Marktposition der Lufthansa Technik und der im Berichtsjahr umgesetzten Maßnahmen zur Steigerung der Profitabilität nahm der Druck auf die operative Marge zu. Wesentliche Belastungsfaktoren waren die

anhaltende Kosteninflation, die deutliche Abschwächung des US-Dollars sowie zusätzliche Belastungen aus US-Strafzöllen.

Zur weiteren Begrenzung des Ergebniseffekts aus dem US-Dollar-Exposure der Lufthansa Technik wurde im Berichtsjahr der Sicherungsgrad des bestehenden Cashflow Hedgings erhöht. Zusätzlich wurden Investitionen in US-amerikanische Standorte intensiviert, um die natürliche Währungsabsicherung („natural hedging“) weiter zu stärken.

Im Zusammenhang mit den US-Strafzöllen erfolgten umfangreiche Anpassungen des Logistikkonzepts. Parallel dazu wurde mit der schrittweisen Weitergabe der verbleibenden Zoll-Mehrkosten an Kunden begonnen.

Zukunftsinvestitionen werden umgesetzt

Im Rahmen des Programms „Ambition 2030“ werden Investitionen in allen drei Weltregionen – Americas, APAC (Asien/Pazifik) und EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) – getätigt. Am Hauptsitz der Lufthansa Technik in Hamburg laufen drei Neubauvorhaben. Hierzu zählen zusätzliche Werkstattgebäude für die Bereiche Aircraft Component Services und Special Aircraft Services sowie eine Hydraulikwerkstatt, in der im November 2025 der Probetrieb aufgenommen wurde.

Am Standort Alzey wurde ein neues Lager- und Logistikzentrum für Flugzeugtriebwerke und deren Ersatzteile bei der Lufthansa Technik AERO Alzey in Betrieb genommen. Am zukünftigen Standort der Lufthansa Technik Portugal in Santa Maria da Feira, rund 35 Kilometer südlich von Porto, schreitet das Projekt zum Bau einer neuen Produktionsstätte für die Bereiche Engine Services und Aircraft Component Services planmäßig voran. Das Werk zur Reparatur von Flugzeugkomponenten und Triebwerksteilen soll Ende 2027 fertiggestellt werden und wird mit modernen Technologien der MRO-Branche ausgestattet sein, um die Reparaturkapazitäten der Lufthansa Technik in Europa zu erweitern. Bereits im Juni 2025 wurde das Trainingszentrum eröffnet und mit der Qualifizierung der Mitarbeitenden begonnen.



In der Region APAC werden Optionen zur Stärkung der bestehenden Base-Maintenance-Kapazitäten des Bereichs Aircraft Maintenance Services geprüft. In der Region Americas wird die MRO-Kapazität weiter ausgebaut. So erfolgte im Berichtsjahr der Spatenstich für ein neues Triebwerkszentrum der Lufthansa Technik Canada Inc. am Flughafen Calgary. Die dort geplante Reparaturwerkstatt sowie der integrierte Teststand sollen zusätzliche Reparaturkapazitäten für den Bereich Engine Services im nordamerikanischen MRO-Markt schaffen, insbesondere für Triebwerkstypen der neuen Generation. Weitere Reparaturkapazitäten im Komponentenbereich werden am Standort der Lufthansa Technik Component Services LLC in Tulsa, USA, aufgebaut. Im Berichtsjahr wurde dort die Gesamtfläche des Werks erweitert, um weiteres Wachstum zu ermöglichen, und das Leistungsportfolio um zusätzliche Reparaturdienstleistungen ergänzt.

Recruiting von Fachpersonal bleibt im Fokus

Der hohe Bedarf an qualifiziertem Fachpersonal hielt im Berichtsjahr vor allem in den operativen, aber auch in den administrativen Bereichen an. Diesem Bedarf begegnet das Unternehmen mit unterschiedlichen nationalen und internationalen Recruitingmaßnahmen. Auch Auszubildende und dual Studierende werden weiterhin in großem Umfang eingestellt. An den deutschen Standorten begannen im Berichtsjahr insgesamt 375 Nachwuchskräfte eine Ausbildung oder ein duales Studium bei Lufthansa Technik. Damit befanden sich zum Jahresende 2025 in Deutschland insgesamt mehr als 1.000 Personen bei Lufthansa Technik und ihren Beteiligungen in einer Berufsausbildung oder in einem dualen Studium.

Vielzahl neuer Verträge und Flottenwachstum sichern Geschäft der Zukunft

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 betreute Lufthansa Technik rund 5.100 Flugzeuge im Rahmen von langfristigen Komponentenverträgen und damit 6 % mehr als im Vorjahr. Der Anstieg wird sowohl vom Wachstum bereits langfristig kontrahierter Flugzeugflotten als auch durch den Abschluss von Neuverträgen getrieben. Im Laufe des Berichtsjahres konnten 16 neue Kunden gewonnen und 1.149 neue Verträge

mit einem Vertragsvolumen von 8,8 Mrd. EUR, davon 0,9 Mrd. EUR mit Gesellschaften der Lufthansa Group, abgeschlossen werden.

Mit mehreren Airlines wurden im Berichtsjahr neue langfristige Verträge sowie exklusive Vertragserweiterungen für die Komponentenversorgung abgeschlossen. So wird Lufthansa Technik auch in den kommenden Jahren die umfassende Komponentenversorgung für die gesamte Boeing-737-Flotte von Air Europa übernehmen. Der neue Vertrag umfasst neben der bestehenden 737-Next-Generation-Flotte auch die bereits eingeflotteten sowie die zukünftigen Flugzeuge des Typs 737 MAX. Darüber hinaus wurde mit Royal Jordanian Airlines eine Erweiterung der bestehenden Komponentenversorgung von der A320ceo-Flotte auf die zukünftigen A320- und A321neo-Flotten vereinbart. Zudem übernimmt Lufthansa Technik künftig die Komponentenversorgung der B747- und B777-Flotten von Cathay Pacific mit Sitz in Hongkong, PRC. Der Vertrag umfasst insgesamt 72 Flugzeuge und stellt den bislang größten Komponentenversorgungsvertrag zwischen den beiden Unternehmen dar.

Im Bereich der Triebwerkswartung wurden im Berichtsjahr ebenfalls neue Verträge abgeschlossen. Hierzu zählen Vereinbarungen zur Wartung von CFM56-5B-Triebwerken der A320ceo-Flotten von Air Canada, SriLankan Airlines sowie Air Arabia. Parallel dazu wurde im Berichtsjahr am Standort Hamburg die einhundertste Einlastung eines CFM-LEAP-Triebwerks der neuen Triebwerksgeneration verzeichnet. Mit dem steigenden Anteil von Triebwerksmustern der neuen Generation an den Einlastungen spiegelt sich am Standort Hamburg der strukturelle Übergang der Triebwerksüberholung von Triebwerksmustern früherer Generationen hin zu Triebwerksmustern der neuen Generation wider. Darüber hinaus hat Lufthansa Technik AERO Alzey die bestehende Partnerschaft mit Pratt & Whitney Canada zur Wartung, Reparatur und Überholung von PW100- und PW150-Triebwerken, die in Regionalflugzeugen eingesetzt werden, erneuert.

Digitalisierung schreitet voran

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

Ende 2025 waren rund 11.300 Flugzeuge über Serviceverträge an die unterschiedlichen Produkte des „Digital Tech Ops Ecosystem“ angeschlossen. Das digitale Angebot wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. So wurde innerhalb der AVIATAR Reliability Suite die Anwendung „Technical Repetitives Examination“ eingeführt, die es Kunden ermöglicht, Einträge elektronischer und konventioneller Logbücher mithilfe künstlicher Intelligenz zu analysieren und wiederkehrende Fehler effizienter zu identifizieren.

Geschäft im Bereich „Defense“ wird ausgebaut

Neben MRO-Leistungen und digitalen Services für zivile und kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber treibt Lufthansa Technik den Ausbau des neuen Bereichs „Defense“ weiter voran. Im Berichtsjahr wurde hierzu eine Vereinbarung mit der Sierra Nevada Corporation, einem global tätigen Unternehmen in den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie Sicherheit und Verteidigung, geschlossen. Im Rahmen der Zusammenarbeit bringt Lufthansa Technik ihre Kompetenzen in der Wartung, Reparatur, Überholung und Modifikation von Flugzeugen ein. Auch die seit mehr als 60 Jahren bestehende Betreuung der Flugzeuge der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung wird schrittweise auf weitere Einsatzbereiche ausgeweitet, unter anderem auf die sogenannte „graue Flotte“ sowie auf zusätzliche Flugzeugmuster der Bundeswehr. In diesem Zusammenhang absolvierten die von Lufthansa



Technik modifizierten Airbus A321LR der Luftwaffe im Berichtsjahr erste Trainingseinsätze in der MedEvac-Rolle (Medical Evacuation).

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Deutschen Luftwaffe und HENSOLDT wurde zudem ein weiterer Meilenstein im Pegasus-Programm (Persistent German Airborne Surveillance System) erreicht. Im Dezember traf das erste Bombardier-Global-Flugzeug bei Lufthansa Technik zur Systemintegration und Flugzeugzertifizierung für Deutschlands Signalaufklärungsflugzeuge der nächsten Generation ein. Darüber hinaus unterzeichnete Lufthansa Technik im Zusammenhang mit der Einflottung des neuen Seefernaufklärers P-8A Poseidon bei der Deutschen Marine einen Mehrjahresvertrag mit Boeing. Der Vertrag umfasst nahezu alle Produktsegmente, von der Flugzeugwartung und Triebwerksunterstützung über die Komponentenversorgung bis hin zum Betriebsmanagement und technischen Schulungen.

Nachhaltigkeitsorientierte Produkte und Technologien werden entwickelt

Lufthansa Technik entwickelt und implementiert Technologien zur Effizienzsteigerung und zur Reduzierung von Emissionen im Flugbetrieb. Die gemeinsam mit BASF entwickelte treibstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ wurde im Berichtsjahr weiter ausgerollt und der Zertifizierungsprozess für Flugzeuge des Typs A330-200 und A330-300 im Rahmen einer ergänzenden Musterzulassung (Supplemental Type Certificate, STC) aufgenommen. Ende 2025 waren bereits 30 Flugzeuge der Typen Boeing 777, 777F und 747 mit „AeroSHARK“ ausgestattet.

Ein weiteres Produkt zur Ressourcenschonung ist die Triebwerkswaschlösung Cyclean Engine Wash, die an mehr als 60 Standorten weltweit verfügbar ist. Im Berichtsjahr wurde die Verfügbarkeit der Cyclean-Triebwerkswäsche in Europa durch die Zusammenarbeit mit ACC Columbia Jet Service als autorisiertem Partner auf weitere europäische Standorte ausgeweitet.

Darüber hinaus wurde Lufthansa Technik im Berichtsjahr mit zwei Red Dot Design Awards ausgezeichnet. Prämiert wurden ein Hidden Touch Display in der Kategorie „Design Concept 2025“ sowie das Konzept GuideU CircularFit, ein Kreislaufwirtschaftskonzept für nicht-elektrische Fluchtwegmarkierungen in Flugzeugen, in der Kategorie „Concept:Sustainability“.

Personelle Veränderungen im Vorstand der Lufthansa Technik

Nach dem Ausscheiden von William Willms aus dem Vorstand der Lufthansa Technik AG zum 31. März 2025 wurde die Vorstandsstruktur angepasst. Der Vorstand besteht seit dem 1. Mai 2025 aus Sören Stark (Chief Executive Officer), Harald Gloy (Chief Operations Officer) sowie Janna Schumacher (Chief Human Resources Officer) und Christian Leifeld (Chief Financial Officer).

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 12 %

Im Geschäftsjahr 2025 erhöhten sich die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik trotz der Abschwächung des US-Dollars um 12 % auf 8.049 Mio. EUR (Vorjahr: 7.183 Mio. EUR). Lufthansa Technik profitierte dabei vom anhaltend hohen Nachfrageanstieg nach Wartungs- und Reparaturleistungen infolge der steigenden Zahl von Flugreisen.

Die Umsatzentwicklung wurde insbesondere von den MRO-Bereichen Engine Services und Aircraft Component Services getrieben. Während sich die konzerninternen Erlöse um 12 % reduzierten, konnten die externen Erlöse um 23 % gesteigert werden. Die operativen Erträge stiegen um 14 % auf 8.705 Mio. EUR (Vorjahr: 7.653 Mio. EUR). Wechselkurseffekte wirkten sich mit rund 260 Mio. EUR belastend auf die Erlösentwicklung aus.

Aufwendungen wachsen gegenüber Vorjahr um 15 %

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich im Berichtsjahr überproportional zu den Erlösen um 15 % auf 8.124 Mio. EUR (Vorjahr: 7.055 Mio. EUR).

Der Materialaufwand stieg mengen- und preisbedingt um 16 % auf 5.221 Mio. EUR (Vorjahr: 4.511 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren zum einen die positive Geschäftsentwicklung, die einen Anstieg sowohl des Materialverbrauchs als auch der Fremdleistungen zur Folge hatte, und zum anderen auch deutliche Materialpreisanstiege aufgrund von Materialknappheit und US-Strafzöllen.

Der Personalaufwand lag mit 1.609 Mio. EUR um 8 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.493 Mio. EUR), primär bedingt durch den Anstieg der durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden sowie Tarifierhöhungen und Gehaltssteigerungen.

Die planmäßigen Abschreibungen verblieben mit 152 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 150 Mio. EUR).

T041 Aufwendungen Technik¹⁾

	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	5.221	4.511	16
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.934	2.610	12
davon Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.287	1.901	20
Personalaufwand ²⁾	1.609	1.493	8
Abschreibungen ³⁾	152	150	1
Sonstiger operativer Aufwand ⁴⁾	1.142	901	27
Summe operative Aufwendungen	8.124	7.055	15

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions angepasst.
²⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.
³⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.
⁴⁾ Ohne Buchverluste.



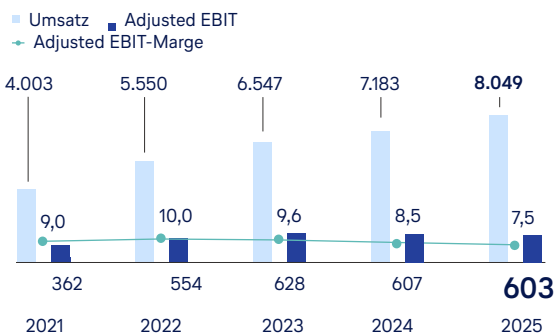
Adjusted EBIT liegt mit 603 Mio. EUR leicht unter dem Vorjahresniveau

Das Adjusted EBIT reduzierte sich im Berichtsjahr um 1 % auf 603 Mio. EUR (Vorjahr: 607 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge ging um 1,0 Prozentpunkte auf 7,5 % zurück (Vorjahr: 8,5 %). Die US-Strafzölle wirkten sich dabei mit 32 Mio. EUR belastend auf das Ergebnis aus. Durch umfangreiche Gegenmaßnahmen konnte jedoch ein potenziell deutlich höherer Einfluss vermieden werden.

Das EBIT lag bei 609 Mio. EUR (Vorjahr: 555 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Berichtsjahr im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit Russland, während das Vorjahr durch Abschreibungen auf Joint Ventures sowie Aufwendungen für Restrukturierungen belastet war.

G20 Technik:

Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT in Mio. €
und Adjusted EBIT-Marge in %



2021 bis 2023 inklusive Lufthansa Industry Solutions

Segmentinvestitionen steigen um 12 %

Die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik legten um 12 % auf 230 Mio. EUR (Vorjahr: 206 Mio. EUR) zu. Die Investitionen konzentrierten sich im Wesentlichen auf das Sachanlagevermögen und die Finanzanlagen. Bei den Sachanlagen entfielen sie insbesondere auf laufende Neubauvorhaben sowie auf technische Anlagen, Maschinen und Betriebsmittel für MRO-Leistungen verschiedener Flugzeug- und Triebwerksmuster der neuen Generation. Im Bereich der Finanzanlagen wurden Investitionen vor allem in verbundene (nicht konsolidierte) Unternehmen und Joint Ventures getätigt. Zusätzlich zu den Segmentinvestitionen wurden im Berichtsjahr 182 Mio. EUR Mittelabflüsse für den Ausbau des Pools an reparaturfähigen Ersatzteilen getätigt (Vorjahr: 194 Mio. EUR).

Anzahl der Mitarbeitenden wächst um 3 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende 2025 stieg gegenüber Vorjahr um 3 % auf 22.989 (Vorjahr: 22.313). Der Anstieg resultiert aus dem Personalaufbau infolge des größeren Geschäftsvolumens und erfolgte zu zwei Drittel außerhalb Deutschlands und zu einem Drittel in Deutschland, wobei die Anzahl in Deutschland aufgrund des Übergangs der verbleibenden Line Maintenance Stationen zur Lufthansa Airlines beeinflusst war.



Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

T042 Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen¹⁾

		2025	2024	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	3.239	3.537	-8
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.400	3.744	-9
Adjusted EBITDA	Mio. €	5	-34	
Adjusted EBIT	Mio. €	-92	-144	36
EBIT	Mio. €	-90	-79	-14
Segmentinvestitionen	Mio. €	135	169	-20
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	9.816	9.963	-1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9.849	10.497	-6

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions angepasst.

Zu den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zählen die Servicegesellschaften des Konzerns, vor allem Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group. Zum Beginn des Geschäftsjahres 2025 wurde Lufthansa Industry Solutions, die bislang Teil des Geschäftsfelds Technik war, den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH wurde im Juli 2024 verkauft.

Lufthansa Aviation Training profitiert weiterhin von hohem Schulungsbedarf

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

Nach mehreren Jahren mit erhöhtem Schulungsbedarf im Nachgang der Corona-Pandemie hat sich der Trainingsbedarf für Cockpit- und Kabinenbesetzungen im Geschäftsjahr 2025 wieder normalisiert. Entsprechend konnte die LAT ein stabiles Trainingsvolumen in den Geschäftsbereichen Pilot Training und Safety Service Training erreichen.

Auch 2025 wurden wichtige Investitionen in neue Trainingsgeräte und Infrastruktur getätigt. Zum Jahresbeginn wurden an den LAT-Standorten in der Schweiz und in Österreich neue Simulatoren für Langstreckenmuster eingeweiht. Am Flughafen Zürich gingen sowohl ein hochmoderner Full Flight Simulator (FFS) als auch mehrere Cabin Training Devices für den Airbus A350 in Betrieb. In Wien wurde die Simulatorflotte mit einem FFS für den Boeing 787-900 „Dreamliner“ um das erste Langstreckenmodell neuester Generation am Standort ergänzt. Mit diesen Neuanschaffungen setzt LAT ihren strategischen Ansatz um, in räumlicher Nähe zu ihren Airline-Kunden ein optimales Training anzubieten.

Lufthansa Aviation Training beteiligte sich 2025 weiter aktiv an der Entwicklung von innovativen, digitalen Trainingslösungen. So wurde auf dem letzten European Aviation Training Summit (EATS) erstmals der Virtual-Reality-Prototyp des Forschungsprojekts D-CEET vorgestellt. Dabei handelt es sich um einen „Digital Cabin Emergency Evacuation Trainer“, der Notfall-Szenarien wie Kabinendruckabfall, Brandbekämpfung oder Evakuierungen simulieren kann. Sämtliche Trainings werden rein virtuell durchgeführt und ermöglichen variable Schwierigkeitsgrade sowie Anpassungen an airlinespezifische Verfahren.

Die von LAT betriebene renommierte Flugschule European Flight Academy (EFA) hat sich positiv entwickelt. Im Berichtsjahr verzeichnete sie eine konstant hohe Nachfrage. Rund 300 Nachwuchspilotinnen und -piloten begannen ihre Schulung an den Trainingsstandorten in Deutschland, der Schweiz und den USA.

Auch über das traditionelle Airline-Training hinaus erweitert die LAT ihre Geschäftstätigkeit. Zum Angebot zählen nicht nur von Psychologinnen und Psychologen sowie Pilotinnen und Piloten geleitete Flugangstseminare, sondern auch maßgeschneiderte Trainings der Human Factors Academy zur Stärkung sozialer Kompetenzen.

Das Adjusted EBIT der LAT lag im Geschäftsjahr 2025 bei 19 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR).

Lufthansa Systems erzielt weitere Fortschritte als führender IT-Provider der Airline-Branche

Das Geschäftsjahr 2025 markierte nicht nur das 30-jährige Bestehen von Lufthansa Systems, sondern auch einen weiteren wichtigen Schritt in der erfolgreichen Entwicklung als führender IT-Provider für die Airline-Branche. In einem herausfordernden, aber chancenreichen Marktumfeld konnte das Unternehmen seine Position weiter festigen und entscheidende Fortschritte erzielen.

Durch den Aufbau zahlreicher neuer sowie die Vertiefung bestehender Kundenbeziehungen wurde die internationale Präsenz nachhaltig gestärkt. Ein wesentlicher Meilenstein war auch der Aufbau eines neuen Standorts in Indien, der die globale Delivery-Struktur erweitert und zusätzliche technologische Expertise erschließt.

Gleichzeitig legte der Start eines umfassenden internen Transformationsprogramms die Grundlage für eine signifikante Steigerung der Profitabilität und eine erhöhte Effizienz in zentralen Geschäftsbereichen.

Innerhalb der Lufthansa Group wurde das Geschäft erneut ausgebaut und die Rolle als strategischer Digitalisierungspartner gefestigt. Auch im externen Markt bleibt Lufthansa Systems ein zentraler Erfolgsfaktor für die rund 350 Kunden weltweit.

Das Adjusted EBIT von Lufthansa Systems lag im Geschäftsjahr 2025 bei 9 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).



Lufthansa Industry Solutions liefert innovativen Wertbeitrag für die digitale Transformation

Lufthansa Industry Solutions zählt zu den 20 größten IT-Beratungsunternehmen Deutschlands und unterstützt Digitalisierungsinitiativen innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group. Das Unternehmen hat über 3.000 Mitarbeitende und umfasst zehn Gesellschaften und Niederlassungen in Deutschland, in den USA, in der Schweiz und in Albanien, einschließlich des Audi-Joint-Ventures amplimind GmbH und der Cargo Future Communications GmbH.

Im Berichtsjahr setzte Lufthansa Industry Solutions ihren Wachstumskurs konsequent fort und trug kontinuierlich zur digitalen Leistungsfähigkeit der Lufthansa Group bei. Der Beratungsschwerpunkt innerhalb der Lufthansa Group lag bislang vorrangig auf der Weiterentwicklung der HR- und Finanzsysteme sowie IT-Lösungen in den Bereichen Maintenance für Lufthansa Technik und Logistik für Lufthansa Cargo. Das Geschäft mit den Airlines der Lufthansa Group wurde inzwischen deutlich ausgebaut. Neben der Weiterentwicklung von Softwarelösungen und der Stärkung der Cyber Security ist das Know-how der Lufthansa Industry Solutions beim Einsatz von künstlicher Intelligenz und in der Datenstrukturierung besonders gefragt. Ein Effizienzprogramm zur Kostenoptimierung ermöglichte eine nachhaltige Gewinnsteigerung und lieferte wesentliche Ergebnis- und Synergiebeiträge für das ONE IT-Programm der Lufthansa Group.

Aktuell hat Lufthansa Industry Solutions mehr als 300 externe Kunden, von denen der überwiegende Teil aus Bestandskunden mit langfristigen Serviceverträgen besteht. Der Branchenfokus erstreckte sich neben Aviation im Wesentlichen auf Automotive, Logistik, Industrie, Retail und Energie.

Das Adjusted EBIT von Lufthansa Industry Solutions lag im Geschäftsjahr 2025 bei 40 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR).

Ergebnis der Konzernfunktionen liegt über dem Vorjahresniveau

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

Die operativen Erträge der Konzernfunktionen stiegen im Berichtsjahr insbesondere aufgrund höherer Kursgewinne um 9 % auf 1.717 Mio. EUR (Vorjahr: 1.581 Mio. EUR). Die operativen Aufwendungen lagen vor allem aufgrund gestiegener variabler Gehaltsbestandteile im Personalaufwand mit 1.934 Mio. EUR um 6 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.831 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT der Konzernfunktionen verbesserte sich im Geschäftsjahr 2025 um 13 % auf –217 Mio. EUR (Vorjahr: –250 Mio. EUR).

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen liegt über Vorjahr

Die operativen Erträge der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken im Geschäftsjahr 2025 um 8 % auf 3.239 Mio. EUR (Vorjahr: 3.537 Mio. EUR). Ein Grund hierfür war der Verkauf von AirPlus, deren Erträge noch in den Vorjahreszahlen enthalten sind.

Die operativen Aufwendungen lagen mit 3.400 Mio. EUR um 9 % unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 3.744 Mio. EUR), ebenfalls aufgrund des Verkaufs von AirPlus.

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im Berichtsjahr um 36 % auf –92 Mio. EUR (Vorjahr: –144 Mio. EUR), unterstützt von Ergebnisverbesserungen bei Lufthansa Systems, Lufthansa Industry Solutions und in den Konzernfunktionen sowie dem Wegfall des im Vorjahr negativen Ergebnisses der AirPlus. Das EBIT betrug w0 Mio. EUR (Vorjahr: –79 Mio. EUR).



Chancen- und Risikobericht

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

Chancen- und Risikomanagement

Chancenmanagementprozess

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

Mitarbeitende und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen durch kontinuierliche Marktbeobachtungen und im Rahmen der laufenden Überprüfung bestehender Produkte und Prozesse. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. In Szenarioanalysen und fundierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden Chancen genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt. Die Steuerung erfolgt durch etablierte Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte. Chancen mit konzernweiter Relevanz fließen in die Konzernstrategie ein. [↗ Konzernstrategie](#). Darüber hinaus identifizieren die einzelnen Geschäftsfelder individuelle Chancen und verfolgen deren Umsetzung. [↗ Geschäftsfelder](#).

Ziele und Strategie des Risikomanagementsystems

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

Aufbau des Risikomanagementsystems

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

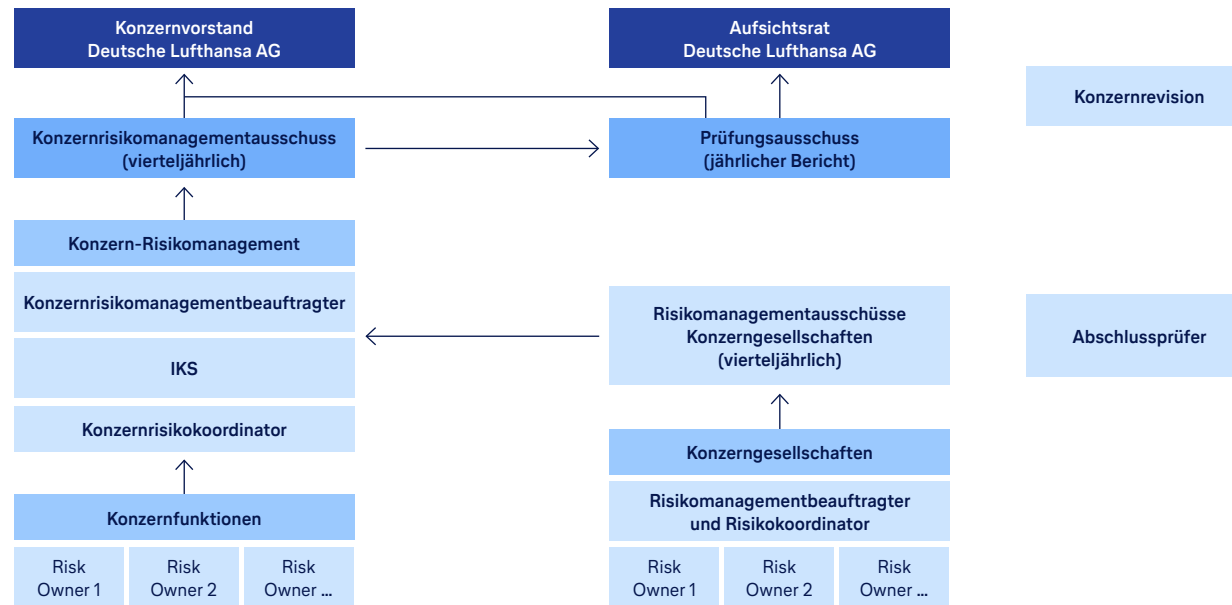
Die Beteiligten werden in der Abbildung [↗ G21 Risikomanagement bei der Lufthansa Group](#) dargestellt.

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

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

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

G21 Risikomanagement bei der Lufthansa Group



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

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

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen vom Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2025 kam zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG erfüllt werden.

Ablauf des Risikomanagementprozesses

Der geschlossene, kontinuierliche und IT-gestützte Risikomanagementprozess beginnt mit der Identifikation aktuell und zukünftig bestehender Risiken aus allen wesentlichen internen und externen Bereichen. Als Risiken definiert die Lufthansa Group mögliche negative Abweichungen von einem Planwert, einer Prognose oder einer Zielvorstellung. Identifizierte Risiken werden von den Risikokoordinierenden der Gesellschaften plausibilisiert und im konzernweiten

Risikoportfolio zusammengestellt. Das Risikoportfolio dokumentiert die systematische Gesamtheit aller Einzelrisiken und stellt das qualitätsgesicherte Ergebnis der Identifikationsphase dar. Aufgrund der sich dynamisch verändernden Risikolandschaft setzen sich die Risk Owner kontinuierlich mit der Identifikation von Risiken auseinander.

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

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

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

Bewertungssystematik im Risikomanagementprozess

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach einheitlichen Bewertungsprinzipien. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich auf Nettobasis, also unter Berücksichtigung von implementierten und wirksamen Steuerungs- und Überwachungsinstrumenten. Es wird dabei methodisch zwischen qualitativen und quantitativen Risiken unterschieden. Unabhängig von der Risikoart werden dabei, soweit möglich, objektive Kriterien oder Erfahrungswerte zugrunde gelegt. Die Risikobewertung bildet so die Basis für die Bündelung gleichartiger Einzelrisiken



zu einem konsolidierten Risiko. Mit dem Ziel, die Risikoposition proaktiv zu begrenzen, werden geeignete Instrumente zur Risikosteuerung definiert. Durch eine fortlaufende Risikoüberwachung werden Veränderungen von Einzelrisiken sowie Anpassungsbedarfe bei der Risikosteuerung frühzeitig erkannt. Sofern erforderlich werden zur Risikosteuerung und -überwachung notwendige Maßnahmen initiiert. Darunter sind befristete, hinsichtlich Verantwortlichkeit und Zeitbezug klar definierte Aktivitäten zu verstehen, die dem Aufbau von Regelinstrumenten dienen.

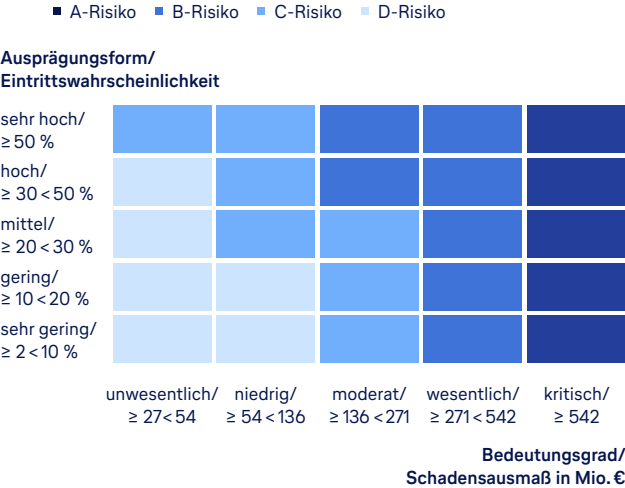
Bei qualitativen Risiken handelt es sich meist um langfristige Entwicklungen mit potenziell nachteiliger Auswirkung auf die Lufthansa Group. Aufgrund einer häufig noch unkonkreten Informationslage lassen sich diese Risiken nicht oder noch nicht quantifizieren. Im Kontext von qualitativen Risiken erfolgt das Risikomanagement im Sinne eines strategischen Umgangs mit Unsicherheiten. Um diese Risiken dennoch einer möglichst systematischen Bewertung zu unterziehen, werden Einschätzungen zum Bedeutungsgrad und zur Ausprägungsform getroffen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos beispielsweise auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. Bei der Ausprägungsform wird beurteilt, wie ausgeprägt oder verdichtet die Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group beziehungsweise der jeweiligen Gesellschaft hinweisen. Die Einstufungen sind der Abbildung [G22 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken](#) zu entnehmen.

Bei quantitativen Risiken handelt es sich um Risiken, deren potenzielle Ergebniswirkung abgeschätzt werden kann. Dabei wird zwischen unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten differenziert. Als Schadensausmaß wird der potenzielle monetäre Effekt auf das Adjusted EBIT angegeben. Dieser bezieht sich je nach Art des Risikos auf selten eintretende Eventrisiken, zum Beispiel einen IT-Ausfall durch einen

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

Zur Wesentlichkeitsbeurteilung der qualitativen und quantitativen Einzelrisiken werden diese in A-, B-, C-, D- oder sonstige Risiken klassifiziert. Als wesentlich gemäß DRS 20 gelten für die Lufthansa Group alle quantitativen A-Risiken und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. [G22 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken](#).

G22 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken



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

Darstellung der Risikotragfähigkeit

Das Risikomanagement der Lufthansa Group beinhaltet ein Konzept zur Risikotragfähigkeitsermittlung. In diesem wird eine Risikotragfähigkeitskennzahl auf Basis der Liquidität den aggregierten Top-Risiken pro Quartal gegenübergestellt, um sicherzustellen, dass ausreichende Mittel zur Risikodeckung zur Verfügung stehen. Die quantitativen Top-Risiken werden dafür gewichtet und auf Basis des Risikowerts aggregiert. Zusätzlich werden die relevanten qualitativen Risiken jedes thematischen Risikoclusters nach dem Maximumprinzip im Bewertungsmodell berücksichtigt und in der Aggregation bewertet. Diese Darstellung ist Bestandteil der quartalsweisen Berichterstattung an den Vorstand. Das Konzept orientiert sich an dem IDW PS 340 n.F.

Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Risiken

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken werden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifiziert. Im Geschäftsjahr 2025 hat die Lufthansa Group eine Validierung ihrer Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt und die Integration von ESG-Risiken gemäß CSRD in das Risikomanagement nach den Vorgaben der ESRS weiter ausgebaut. [Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung](#).



Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagementprozesses

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

Chancen in der Einzelbetrachtung

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

Die Lufthansa Group identifiziert Chancen kontinuierlich durch Marktbeobachtung und im Rahmen der laufenden Überprüfung bestehender Produkte und Prozesse. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. Potenzielle Chancen werden in Szenarioanalysen bewertet und bei positiver Gesamtwirkung mittels gezielter Maßnahmen verfolgt. Die Steuerung erfolgt durch etablierte Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte.

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2026 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [Prognosebericht](#) entsprechen. Verbesserungen der weltwirtschaftlichen Lage oder eine schnellere Erholung der globalen Konjunktur können zu einer höheren Nachfrage und damit zu höheren Erlösen als prognostiziert führen.

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

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

Branchenspezifische Chancen

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

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

Ergebnisverbesserung führen. Voraussetzung dafür sind stabile politische Verhältnisse sowie eine an der Nachfrageentwicklung ausgerichtete Kapazitätsentwicklung im Gesamtmarkt.

Marktkonsolidierung

Der Konsolidierungstrend im fragmentierten europäischen Airline-Sektor wird sich aller Voraussicht nach weiter fortsetzen. Die Lufthansa Group sieht wirtschaftliche Chancen darin, an dieser Marktkonsolidierung aktiv teilzunehmen und von einer hierdurch gesteigerten Marktrelevanz sowie von Skaleneffekten und Synergien zu profitieren.

Technische Innovationen

Die gesamte Luftfahrtindustrie ist auf die Entwicklungen und Innovationen insbesondere von Flugzeug- und Triebwerksherstellern sowie Technologiepartnern angewiesen. Die Entwicklung emissionsärmerer beziehungsweise emissionsvermeidender Technologien könnte sich aufgrund stärker in den Fokus rückender Klimaschutzaspekte und verschärfter Klimaschutzregularien beschleunigen.

Unternehmensspezifische Chancen

Initiativen zur Effizienzsteigerung und zur Förderung der unternehmensweiten Zusammenarbeit

Die aktuelle wirtschaftliche Lage macht es weiterhin notwendig, dass sich die Lufthansa Group neu ausrichtet und Prozesse optimiert. Dazu wurde ein konzernweites Transformationsprogramm aufgelegt, das diese langfristige Neuausrichtung steuert. Dieses umfasst mehrere Zukunftsprogramme, unter anderem das Turnaround-Programm von Lufthansa Airlines, sowie ergänzende bereichsübergreifende Initiativen zur Optimierung der konzernweiten Matrixorganisation. Diese sollen eine engere Zusammenarbeit der Netzwerk-Airlines, schnellere Entscheidungen mit erweiterter Eigenverantwortung und ein agileres Handeln bei Marktveränderungen ermöglichen. Zudem sollen konzernweite Synergien durch die Bündelungen von Kompetenzen stärker realisiert werden.



Zusätzlich fördert die Lufthansa Group mit einer unternehmensweiten Kulturinitiative die Zusammenarbeit über Bereiche und Hierarchien hinweg. Dadurch kann sich das Unternehmen schneller auf Veränderungen einstellen und flexibler reagieren.

Weitere Chancen entstehen, wenn die geplanten Programme und Initiativen schneller oder stärker wirken, als erwartet, und zusätzliche Verbesserungsmöglichkeiten identifiziert und umgesetzt werden. In diesem Fall könnte sich das Konzernergebnis besser entwickeln als derzeit angenommen.

➔ [Risiko der Nichterreichung der Kostensenkungsziele.](#)

Flottenmodernisierung

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

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

Partnerschaften und Kooperationen

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

Die Anbindung zusätzlicher Märkte im Rahmen bestehender und neuer Kooperationen bietet die Chance, zusätzliche Kundinnen und Kunden zu erreichen sowie Erlöse zu generieren.

Entwicklung individueller Produkte und Services

Die weitere Stärkung des Kundenfokus bildet ein zentrales Kernelement der strategischen Ausrichtung der Lufthansa Group. Die wichtigsten Aspekte hierbei sind Individualisierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Initiativen wie Lufthansa Allegris, SWISS Senses, die Future Onboard Experience (FOX) sowie die Einführung von Starlink-Internet stehen exemplarisch für die Entwicklung und Einführung neuer und innovativer Produkte und Services an Bord sowie am Boden. Diese bieten die Chance, die Ticketerlöse zu erhöhen und insbesondere die Zusatzerlöse zu steigern.

Innovationen und Digitalisierung

Die konsequente Ausnutzung von Innovations- und Digitalisierungspotenzialen ist von hoher Bedeutung, um zukünftig in einem Marktumfeld bestehen zu können, das durch gestiegene Kundenerwartungen an digitale Services sowie Effizienzdruck im Wettbewerb bestimmt ist. Künstliche Intelligenz bietet zusätzliche Chancen, Prozesse zu automatisieren, Entscheidungen zu verbessern, den Flugbetrieb effizienter zu gestalten und letztendlich das Kundenerlebnis zu optimieren. Über die Planung hinausgehende Effizienzgewinne, Kosteneinsparungen und Mehrerlöse durch Innovationen und Digitalisierungsmaßnahmen stellen Chancen für die Lufthansa Group dar.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsaspekte spielen eine zunehmend wichtige Rolle für die Lufthansa Group. So arbeitet der Konzern kontinuierlich daran, die ökologische Effizienz zu verbessern. Durch branchenübergreifende Technologiekooperationen, zum Beispiel im Bereich der nachhaltigen Flugkraftstoffe, ergeben sich für die Lufthansa Group Chancen, frühzeitig von neuen Technologien zu profitieren. Ein starkes Abschneiden in ESG-Ratings kann darüber hinaus zu verbesserten Finanzierungskonditionen führen.

Kundenbindung

Der Aufbau und die aktive Pflege der Kundenbeziehungen gewinnen durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz stark an Relevanz. Um dieser hohen Bedeutung gerecht zu werden, entwickelt der Konzern das bisher auf den Kundenstatus ausgerichtete Loyalty-Programm zu einem gruppenweit harmonisierten Loyalty-Ecosystem weiter, das den systematischen Aufbau und die Pflege aktiver Kundenbeziehungen adressiert sowie die konsequente Kommerzialisierung dieser Beziehungen fokussiert. Das Ziel dieser Entwicklung ist es, die Zielgruppe des Loyalty-Programms stark zu erweitern und insbesondere eine jüngere und internationalere Klientel anzusprechen. Darüber hinaus sollen die Kundinnen und Kunden durch neue Produkte und erweiterte Services zunehmend innerhalb der Lufthansa Group gehalten werden, um dort neue Umsatzpotenziale zu realisieren.



Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die internationale Luftfahrtbranche und damit auch die Lufthansa Group unverändert stark. Chancen können sich aus einer Verbesserung regulatorischer Rahmenbedingungen, beispielsweise durch Fortschritte beim Single European Sky, durch wettbewerbsneutralere Gesetzgebungen oder durch die staatliche Förderung nachhaltiger Technologien ergeben. [↗ Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren.](#)

Finanzwirtschaftliche Chancen

Finanzwirtschaftliche Entwicklungen stellen ebenfalls Chancen für die Lufthansa Group dar. So können im Vergleich zu den in der Planung unterstellten Annahmen vorteilhafte Entwicklungen der Treibstoffpreise, Devisenkurse, Zinsen sowie eine Verbesserung des Kreditratings die Aufwände verringern, die Erträge erhöhen, die Verbindlichkeiten reduzieren und die Finanzierungsbedingungen verbessern.

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

Risiken in der Einzelbetrachtung

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

T043 Top-Risiken Lufthansa Group ¹⁾

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr ⁷⁾
Quantitative Risiken			
↗ Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→
↗ Erlösrisiken	kritisch	sehr hoch	→
↗ Risiko der Nichterreichung der Kosteneinsparungsziele	kritisch	sehr hoch	→
↗ Personalrisiken ²⁾	kritisch	sehr hoch	↑
↗ Cyber- und IT-Risiken	kritisch	mittel	→
↗ Verstöße gegen Compliance-Anforderungen und Datenschutzvorschriften	kritisch	mittel	→
↗ Zusatzzölle auf Flugzeugimporte	kritisch	mittel	↑
↗ Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	→
↗ Risiko aus internen und externen betrügerischen Aktivitäten ³⁾	wesentlich	sehr hoch	↑
↗ Emissionshandelsrisiko ⁴⁾	wesentlich	sehr hoch	↑
↗ Strategische Flottendimensionierung ⁵⁾	wesentlich	hoch	→
↗ Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb (inkl. Reputation)	moderat	sehr hoch	↓
Qualitative Risiken			
↗ Krisen, Krieg, politische Unruhen, Terroranschlag oder Naturkatastrophen	kritisch	hoch	→
↗ Pandemische Erkrankungen	kritisch	mittel	→
↗ Flugbetriebsrisiken (mit Risiken der Informationssicherheit)	kritisch	gering	→
↗ Regulative Risiken, die aus dem Klimawandel resultieren	wesentlich	sehr hoch	→
↗ Risiken im Geschäftsfeld Lufthansa Technik ⁶⁾	wesentlich	sehr hoch	→
↗ Personalrisiken ²⁾	wesentlich	hoch	→
↗ Lieferantenrisiko	wesentlich	hoch	→

¹⁾ Im Vergleich zum Jahr 2024 zählt das Risiko „Verschärfung der Lärmgesetzgebung“ nicht mehr zu den Top-Risiken.

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

³⁾ Aufgrund einer höheren Risikoeinschätzung gegenüber dem Vorjahr wird das „Risiko aus internen und externen betrügerischen Aktivitäten“ als Top-Risiko eingestuft.

⁴⁾ Das „Emissionshandelsrisiko“ umfasst nun auch das CORSIA-Risiko (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

⁵⁾ Das Risiko „Strategische Flottendimensionierung“ wurde von qualitativ in quantitativ geändert.

⁶⁾ Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

⁷⁾ Die angezeigte Veränderung beschreibt die Entwicklung der jeweiligen Risikoeinschätzung im Vergleich zum Vorjahr.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2026 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [↗ Prognosebericht](#) entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft schlechter als prognostiziert entwickeln, wird

dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich negativ beeinflussen.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das Weltwirtschaftswachstum und damit auf den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere aus dem weiteren Verlauf des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, der instabilen Lage im Nahen Osten und der möglichen weltweiten Ausweitung protektionistischer Maßnahmen.



Krisen, Kriege, politische Unruhen und Naturkatastrophen

Die Sicherheitslage, das Risiko terroristischer Angriffe auf den Luftverkehr sowie die zunehmende Gefahr hybrider Bedrohungen und gezielter Sabotageakte gegen die Verkehrsinfrastruktur können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten und die Sicherheit des Flugbetriebs, der Mitarbeitenden sowie der Vermögenswerte der Lufthansa Group haben.

Die angespannte Lage im Nahen Osten mitsamt der militärischen Eskalation zwischen Israel und dem Iran sowie dem Konflikt zwischen Indien und Pakistan im vergangenen Jahr hatte signifikante Auswirkungen auf die globale Sicherheit und stellte eine Herausforderung für die Lufthansa Group dar.

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

Hybride Bedrohungen, also die Kombination aus konventionellen militärischen Mitteln, Cyber-Angriffen, Desinformationskampagnen und wirtschaftlichem Druck, gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie können die Luftfahrtbranche direkt oder indirekt betreffen, etwa durch die Störung des Flugbetriebs mittels Drohnen, Angriffe auf IT-Systeme und die kritische Kommunikationsinfrastruktur oder durch gezielte Manipulation von Lieferketten.

Zudem besteht aufgrund geopolitischer Entwicklungen ein steigendes Risiko von Sabotageakten im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Kritische Infrastruktur, insbesondere durch staatlich gesteuerte oder unterstützte Akteure. Solche Angriffe können physische Schäden an Flughäfen, Navigationssystemen oder der Treibstoffversorgung verursachen und damit den Flugbetrieb erheblich beeinträchtigen.

Zur Risikoanalyse, -überwachung und -steuerung betreibt die Lufthansa Group ein ganzheitliches Monitoring der weltweiten Sicherheitslage und aktueller Entwicklungen, die Auswirkungen auf sie haben können. Die Lufthansa Group erstellt fortlaufend umfassende Sicherheitsanalysen und entwickelt diese stetig weiter, um Entwicklungen bereits im Vorfeld einzuschätzen und Präventivszenarien für den Fall etwaiger Beeinträchtigungen zu entwerfen. Hierbei kann auf ein umfangreiches Netzwerk aus nationalen und internationalen Sicherheitsbehörden und auf spezialisierte Beratungsunternehmen zurückgegriffen werden.

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

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

Der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund seiner hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen. Militärisch ausgetragene Konflikte zwischen Staaten stellen ein hohes Risiko dar, insbesondere wenn diese kurzfristig und außerhalb klar umrissener Grenzen stattfinden. Aufgrund der Bedrohung durch Flugabwehrsysteme sowie steigende

Militäraktivitäten erfordern Flüge über Krisengebiete weiterhin umfassende Maßnahmen zur Risikobewertung und -steuerung. Die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen steigen stetig angesichts des politischen Umfelds und fortlaufend neuer technischer Entwicklungen. Zunehmende Sicherheitsauflagen infolge erhöhter Gefährdungen, aber auch Verschärfungen der weltweiten Einreisebestimmungen für Passagiere können zu weiteren Einschränkungen im internationalen Luftverkehr und damit zu Belastungen der Luftverkehrswirtschaft führen.

Das zunehmende Engagement der Lufthansa Group im Bereich Defense erhöht das Risiko, potenzielles Ziel von Aggressoren zu werden. Zudem ist die Lufthansa Group internen und externen Bedrohungen wie Wirtschaftskriminalität, Spionage oder Sabotage ausgesetzt, die zu Reputationsschäden, finanziellen Belastungen und operativen Beeinträchtigungen führen können.

Für die Bewertung standortbezogener sicherheitsrelevanter Ereignisse wird ein Qualitätsmanagementsystem genutzt, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden die Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länderrisiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group zu gewährleisten.

Pandemien und Epidemien

Das Risiko von Pandemien und Epidemien steigt unter anderem aufgrund von zunehmender Urbanisierung, dem Klimawandel und Migrationsbewegungen an. Durch epidemische, pandemische oder sonstige Ausbreitungsmuster wie Bioterrorismus drohen hohe Krankheitsraten in verschiedenen Ländern, Regionen oder Kontinenten. Dies kann kurz-, mittel- und langfristig dazu führen, dass die Nachfrage nach Flugreisen aus Angst vor einer Ansteckung drastisch sinkt, wie im Jahr 2020 aufgrund der pandemischen Ausbreitung des Coronavirus in dramatischer Ausprägung erkennbar war. Zudem ist



es möglich, dass Mitarbeitende aus Angst vor einer Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen und dass Mitarbeitende vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch potenziell hohe Krankheitsraten der Mitarbeitenden kann der operative Betrieb gefährdet sein. Ebenso können behördliche Reiserestriktionen zu operativen Einschränkungen und wirtschaftlichen Belastungen durch eine reduzierte Nachfrage führen.

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

Branchenspezifische Risiken

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Das Wachstum der Luftfahrtbranche hängt in besonderem Maße von der geopolitischen Stabilität sowie der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab. Auf der Nachfrageseite haben sich im Nachgang der Corona-Pandemie, insbesondere infolge eines reduzierten Geschäftsreiseverkehrs, Strukturen teils nachhaltig verändert. Darüber hinaus können sich regulatorische Anforderungen im Bereich des Klimaschutzes dämpfend auf die Nachfrageentwicklung auswirken und auch die kriegesischen Auseinandersetzungen in der Ukraine und die hierdurch erforderlichen Anpassungen von Flugrouten können einen Einfluss auf die Nachfrage haben. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass in den betroffenen Märkten die Nachfrageentwicklung langfristig geringer ausfallen wird als in der Vergangenheit. Hinzu kommen angebotsseitige Engpässe wie Infrastrukturbegrenzungen und Einschränkungen

bei den Lieferketten, die sich zusätzlich dämpfend auf die Entwicklung des Luftverkehrs auswirken. Gleichzeitig ist der europäische Airline-Markt anhaltend von einem intensiven Wettbewerb sowie einem hohen Kostendruck geprägt. Es ist davon auszugehen, dass der bereits bestehende Kostenwettbewerb sich in großen Teilen des Airline-Markts infolge des veränderten Marktumfelds weiter verschärfen wird.

Erlösrisiken

Für die gesamte Lufthansa Group bestehen Erlösrisiken. Die Unsicherheit hinsichtlich der zukünftigen Marktentwicklung bleibt hoch. Trotz rückläufiger Inflation wirken sich das weiterhin erhöhte Preisniveau, das moderate globale Wirtschaftswachstum sowie anhaltende geopolitische Spannungen dämpfend auf die Nachfrage aus und erschweren die Prognostizierbarkeit der Erlöse. Zusätzlich ergeben sich Risiken aus möglichen Überkapazitäten, konjunkturellen Schwankungen, der globalen Wettbewerbsentwicklung, einem möglichen veränderten Kundenverhalten sowie weiteren unvorhersehbaren geopolitischen Ereignissen. Kurzfristig kann diesen Risiken durch eine kontinuierliche Überwachung der Buchungsentwicklung und eine flexible Kapazitätsplanung begegnet werden. Darüber hinaus werden Vertriebs-, Produkt- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt.

Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb

Ein hohes Verkehrsaufkommen und ungünstige Wetterbedingungen können zu Kapazitätsengpässen bei Infrastrukturanbietern und bei der Flugsicherung führen, die sich auf die Bewältigung des Flug- und Passagieraufkommens auswirken. Zudem können Engpässe bei der Lieferung von Flugzeugen, Triebwerken und Ersatzteilen dazu beitragen, dass temporär weniger Flugzeuge als planerisch vorgesehen einsatzfähig sind. Solche Engpässe an einsetzbaren Flugzeugen stellen Risiken dar, da sie zu Flugplanänderungen, Verspätungen und Flugstreichungen führen und die Kundenzufriedenheit beeinträchtigen können. Infolgedessen können Umsatzeinbußen sowie zusätzliche Kosten für Entschädigungen entstehen. Um die Risiken zu minimieren und deren Auswirkungen zu reduzieren, werden Prozesse und Flugpläne fortwährend optimiert.

Risiken im Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik ist im Bereich Maintenance, Repair & Overhaul (MRO) anspruchsvollen Marktbedingungen ausgesetzt. In einem durch hohe Nachfrage nach MRO-Leistungen gekennzeichneten Marktumfeld führen politische Krisen, militärische Konflikte sowie hohe Inflationsraten zu einer Ergebnisbelastung, die schwer prognostizierbar und nicht immer kompensierbar ist. Politische Krisen, militärische Konflikte sowie hohe Inflationsraten wirken sich dagegen belastend auf die Marktentwicklung aus und machen diese volatil sowie schwer prognostizierbar.

Trotz Gegenmaßnahmen und angekündigter Ausnahmen für Flugzeugteile belasten die US-Strafzölle das MRO-Geschäft weiterhin stark, da die Umsetzung der Ausnahmeregelungen in der Praxis nur eingeschränkt greift.

Die angespannte Materialversorgung bei verschiedenen Triebwerkstypen neuester Generation führt zu höheren Wartungsaufwänden und Durchlaufzeiten und damit letztendlich zu einer außergewöhnlich hohen Nachfrage nach MRO-Leistungen. Es ist damit zu rechnen, dass sich diese Situation bis zum Ende der Dekade wieder normalisiert. Erhebliche Risikofaktoren stellen jedoch einerseits makroökonomische Rahmenbedingungen, andererseits betriebliche Herausforderungen innerhalb der Produktionssysteme dar.

Die zunehmende Nutzung digitaler Plattformen für die Planung und Steuerung der MRO-Prozesse wirkt sich grundlegend auf die Kundenbeziehungen aus. Etablierte Marktteilnehmer und neue Wettbewerber streben an, den MRO-Markt durch datenbasierte Dienstleistungen und digitale Kompetenzen zu transformieren. In diesem Zusammenhang ergibt sich ein nennenswertes Risiko im Bereich der Cyber-Sicherheit für Lufthansa Technik durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der MRO-Prozesse. Da sensible Daten und Geschäftsprozesse immer weiter digitalisiert und über verschiedene Plattformen verarbeitet werden, steigt die Anfälligkeit für Cyber-Angriffe.



Unternehmensspezifische Risiken

Risiko der Nichterreichung der Kostensenkungsziele

Die Lufthansa Group strebt kontinuierlich Verbesserungen der Kostenbasis, der Produktivität und der Effizienz an. Die identifizierten Verbesserungsziele sind Teil der Planung der Geschäftsbereiche und werden im Rahmen des Konzernplanungsprozesses detailliert besprochen. Es besteht das Risiko, dass die erwarteten Verbesserungen nicht vollständig oder später als geplant realisiert werden. Das gilt beispielsweise für die zu erzielenden Vereinbarungen mit Betriebs- und Tarifpartnern sowie Systempartnern und Lieferanten. Zusätzlich besteht das Risiko, dass verspätete Flugzeuglieferungen die geplanten Effizienzgewinne verzögern. Weiterhin kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Jahresverlauf nicht ausreichend zusätzliche Potenziale identifiziert werden, um die Ziele zu erreichen. Um ein frühzeitiges Gegensteuern zu ermöglichen, wird die Gesamtkostenentwicklung regelmäßig mit den Geschäftsbereichen und im Vorstand überprüft.

Zusatzzölle auf Flugzeugimporte

Die Lufthansa Group sieht sich einem potenziellen Risiko durch die Wiederaufnahme von Zusatzzöllen auf Importe von Flugzeugen ausgesetzt. Zwar sind die Zusatzzölle der EU auf Flugzeugimporte aus den USA derzeit ausgesetzt, jedoch könnte eine Änderung der handelspolitischen Ausrichtung der US-Regierung jederzeit zu deren Wiedereinführung führen. Die Gegenmaßnahmen der EU sind in diesem Kontext bekannt und temporär ausgesetzt. Solche wechselseitigen Schritte würden die Beschaffungskosten erhöhen und die Finanz- und Investitionsplanung der Lufthansa Group belasten. Angesichts der politischen Unvorhersehbarkeit beobachtet das Unternehmen die Entwicklungen auf EU- und US-Seite aufmerksam, um flexibel und frühzeitig reagieren zu können.

Personal

Arbeitskämpfe

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

Reputationsschäden und spürbaren wirtschaftlichen Belastungen für die Lufthansa Group führen. Demgegenüber könnte die Durchsetzung von gewerkschaftlichen Forderungen in einer Steigerung der Personalkosten münden.

Hervorzuheben sind die Flugbetriebe der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG. Hier ist die Friedenspflicht für die Tarifverträge zur betrieblichen Altersversorgung des Cockpitpersonals sowie der Manteltarifvertrag für die Kabinenbeschäftigten mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 ausgelaufen. Die Versorgungsverhandlungen im Bereich Cockpit wurden als gescheitert erklärt und eine Urabstimmung durchgeführt. Die Gewerkschaftsmitglieder stimmten hierbei mehrheitlich für die Durchführung von Arbeitskämpfmaßnahmen.

Daneben bestehen auch in anderen Flugbetrieben der Lufthansa Group Streikrisiken. So wurde beispielsweise Lufthansa Cityline sowohl von der Gewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) als auch von der Gewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) zur Aufnahme von Verhandlungen über einen tariflichen Sozialplan aufgerufen. Zudem befinden sich bei Lufthansa Cityline unter anderem der Vergütungstarifvertrag des Cockpitpersonals und der Manteltarifvertrag des Kabinenpersonals in gekündigtem Zustand. Streikrisiken bestehen daneben im Hinblick auf die betriebliche Altersversorgung bei Eurowings. Ein Ausstrahlen dieser Tarifaufeinandersetzungen auf andere Betriebe ist ebenfalls nicht auszuschließen.

Bei Austrian Airlines hat sich nach konfliktreichen Verhandlungen das Streikrisiko aufgrund des Abschlusses des Kollektivvertrags für das Bordpersonal im Jahr 2024 mit einer Laufzeit bis 2026 merklich reduziert. [➔ Mitarbeitende.](#)

Kooperation von Betriebs- und Tarifpartnern

Eine vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern bildet die Voraussetzung für den Erfolg struktureller Maßnahmen und damit die Grundlage für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens. Der angespannte Arbeitsmarkt

und die demografische Entwicklung erfordern eine strategische Ausrichtung, die sowohl den steigenden Bedarf an Fachkräften als auch die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen adressiert. Diese parallelen Anforderungen stellen hohe Ansprüche an Flexibilität und Veränderungsbereitschaft sowie an die Zusammenarbeit mit der Mitbestimmung. Durch eine vorausschauende und lösungsorientierte Zusammenarbeit können Herausforderungen gemeistert und Impulse für weiteres Wachstum genutzt werden. Im Jahr 2026 stehen außerdem Maßnahmen zur Erhöhung der Produktivität und Flexibilität im Fokus der Lufthansa Group, die auch mit einem Abbau von Stellen verbunden sind.

Der kontinuierliche Dialog mit den Sozialpartnern schafft dabei insbesondere in herausfordernden Zeiten ein stabiles Fundament, um kreative und praxisnahe Lösungen zu entwickeln, die sowohl den wirtschaftlichen Erfolg als auch die Mitarbeiterzufriedenheit fördern. Ziel der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Zusammenarbeit ist es, eine gemeinsame Basis zu schaffen, auf der Entscheidungen zügig getroffen und Veränderungsprozesse effizient gestaltet werden können.

Arbeitgeberattraktivität

Eine hohe Arbeitgeberattraktivität ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die nachhaltige Sicherstellung der Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Sie beeinflusst maßgeblich die Fähigkeit, qualifizierte Fach- und Führungskräfte zu gewinnen, zu binden und weiterzuentwickeln. Zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zur Stärkung des Engagements der Mitarbeitenden hat die Lufthansa Group die Beschäftigungsbedingungen zusammen mit den Sozialpartnern überarbeitet. Gleichzeitig schärft das Unternehmen seine Employer-Branding- und HR-Marketingaktivitäten durch eine konsistente Markenpräsenz. Recruitingprozesse sowie zentrale berufliche Schlüsselerlebnisse – etwa beim Onboarding – werden kontinuierlich optimiert. Dazu werden verschiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme sowie Programme zur Fort- und Weiterbildung angeboten. Talente werden in verschiedenen Berufsgruppen national und international gefördert sowie systematisch vernetzt.



Personalstruktur

Diskrepanzen zwischen strategischem Mitarbeiterbedarf, vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeitenden sowie deren jeweiliger Verteilung über die Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group stellen ein strukturelles Personalrisiko dar. Die Lufthansa Group wird im Jahr 2026 wieder eine hohe Anzahl von neuen Mitarbeitenden rekrutieren. Sowohl die Recruitingmaßnahmen als auch die fachliche Integration der neuen Mitarbeitenden stellen die Organisation vor eine große Herausforderung. Es besteht das Risiko von Frustration aufgrund von langen Recruitingprozessen und ineffizienter Einarbeitung. Diesem Risiko begegnet die Lufthansa Group mit einem konzernweiten Steuerungsgremium für Recruiting- und Talentförderungsmaßnahmen, strategischer Personalplanung sowie der Fortsetzung verstärkter Employer-Branding- und Recruitingaktivitäten.

Lieferantenrisiken

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen geopolitischen Lage und Störungen in den Lieferketten betreffen auch die Lieferanten der Lufthansa Group. Insofern besteht das Risiko, dass es zu Störungen der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen kommt und somit die Geschäftskontinuität gefährdet ist. Darüber hinaus besteht das Risiko von signifikanten Preissteigerungen.

Der Einkauf der Lufthansa Group identifiziert gemeinsam mit den verantwortlichen Fachbereichen die für die Sicherstellung des Geschäftsbetriebs kritischen Lieferanten und bewertet das jeweils bestehende Risiko. Um dem Risiko einer Lieferunterbrechung oder einer Preiserhöhung rechtzeitig zu begegnen, erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit relevanten Lieferanten. Identifizierte Risiken werden im jährlich durchgeführten Strategieprozess des Einkaufs erfasst und geeignete Maßnahmen werden festgelegt. Weiterhin werden gezielt geeignete Instrumente eingesetzt, wie zum Beispiel angepasste Zahlungsbedingungen, regelmäßige Vertragsüberprüfungen, die Identifikation von Alternativlieferanten sowie die Implementierung eines Systems zur Visualisierung und Steuerung der Risiken möglicher Lieferkettenstörungen.

Risiken aus der strategischen Flottendimensionierung

Die strategische Dimensionierung der Konzernflotte bestimmt die verfügbare Kapazität und einen wesentlichen Teil der Fixkosten sowie der zukünftigen Investitionen. Risiken wie Nachfrageschwankungen, Kostensteigerungen und Auslieferungsverzögerungen können zu Planabweichungen führen und das Ergebnis der Lufthansa Group belasten. Die Lufthansa Group prüft jährlich und bei Bedarf unterjährig die Flottenentwicklung und passt diese an. So können Flugzeuge verkauft oder geparkt, Bestellungen storniert, Auslieferungen verschoben oder Leasing-Verträge beendet beziehungsweise kurzfristig abgeschlossen werden.

Flugbetriebsrisiken

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind potenziellen Flug- und technischen Betriebsrisiken ausgesetzt. Einerseits zählt dazu das Risiko, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können. Andererseits besteht das Flugunfallrisiko mit der Gefahr von Sach- und Personenschäden, unterteilt in Umwelt-, Technik-, Organisations- und Humanfaktoren.

Die systematische Identifikation und Analyse von Risiken ermöglicht die Entwicklung geeigneter Abwehrmaßnahmen, um das Flugsicherheitsniveau stetig zu erhöhen. So wird beispielsweise jeder einzelne Flug anhand aufgezeichneter Telemetriedaten routinemäßig analysiert. Besonderheiten werden dadurch frühzeitig erkannt und beispielsweise im Rahmen von Schulungsmaßnahmen aufgegriffen. Auch andere Informationsquellen wie zum Beispiel Vor- und Unfallberichte werden geprüft und die Erkenntnisse gegebenenfalls in Abwehrmaßnahmen integriert. Die etablierten Sicherheitsmanagementsysteme werden laufend verbessert und weiterentwickelt, um die Risikoexposition der Fluggesellschaften der Lufthansa Group zu reduzieren. Durch den laufenden Austausch zwischen den Fluggesellschaften der Lufthansa Group werden die im jeweiligen operationellen Umfeld gewonnenen Erkenntnisse konsolidiert und bei der Entwicklung entsprechender Standards berücksichtigt.

Auch Risiken im Zusammenhang mit der Informationssicherheit im Flugbetrieb werden berücksichtigt. Dies betrifft die relevanten IT-Systeme an Bord und am Boden sowie relevante Datenaustauschprozesse. Informationssicherheitsanforderungen der Zivilluftfahrt sind in neuen Regularien beschrieben, die im Jahr 2026 in Kraft treten und von der Lufthansa Group vollumfänglich umgesetzt werden.

Cyber- und IT-Risiken

Cyber-Risiken sind alle Risiken, denen Computer- und Informationsnetzwerke, die Boden- und Bord-IT-Infrastruktur sowie alle IT-gestützten Geschäfts- und Produktionsprozesse durch Sabotage, Spionage oder sonstige kriminelle Handlungen ausgesetzt sind. Die Geschäftsprozesse der Lufthansa Group werden in nahezu allen Bereichen durch IT-Komponenten unterstützt. Mit dem IT-Einsatz gehen zwangsläufig Risiken für die Stabilität der Geschäftsprozesse sowie für die Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität von Informationen und Daten einher.

Cyber-Angriffe nehmen weltweit zu und werden zunehmend professionalisiert. Gleichzeitig erhöht sich der Digitalisierungsgrad der Geschäftsprozesse in der Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen ebenfalls zunehmen und das damit verbundene Risikopotenzial entsprechend wächst. Wenn die etablierten Sicherheitsmaßnahmen versagen, können der Lufthansa Group Reputationschäden sowie Zahlungsverpflichtungen aus vertraglichen und gesetzlichen Ansprüchen von Kundinnen und Kunden, sonstigen Vertragspartnern und Behörden entstehen. Zudem sind Erlösminderungen beim Ausfall operativer Systeme denkbar.

Die Lufthansa Group beobachtet kontinuierlich die weltweite, branchenspezifische und konzernweite IT-Sicherheitslage. Auf dieser Basis implementiert sie Maßnahmen zur Stärkung der IT-Sicherheit. Technologische Werkzeuge zur Prävention von Cyber-Attacken sowie zur schnellen Reaktion auf solche werden weiterentwickelt, Prozesse an die sich verändernde Bedrohungslage und die veränderte hybride Arbeitsform



angepasst und Awareness-Trainings jährlich von den Mitarbeitenden durchgeführt, um die Cyber-Resilienz innerhalb der Lufthansa Group zu stärken. Dies umfasst auch die Mitigation von neuen, durch die Digitalisierung von Flugzeugen bedingten Risiken. Entsprechend der aktuellen Risikobewertung werden konzernweit Maßnahmen definiert und umgesetzt, die in den IT-Systemen und -Prozessen auch die Partner und Provider der Lufthansa Group berücksichtigen und die bereits positiv zur Risikominderung beitragen. Darüber hinaus überwacht die Lufthansa Group ihre eigene Cyber Security Performance sowie die wichtiger Dienstleister mithilfe eines externen, neutralen Cyber Security Ratings. Damit ist sie in der Lage, das Sicherheitsniveau des Konzerns mit anderen Branchenmitgliedern oder Industrien zu vergleichen.

IT-Risiko- und IT-Security-Prozesse sind geschäftsfeldübergreifend organisiert. Der Status der IT-Risiken und der IT-Security wird jährlich erhoben, auf Konzernebene konsolidiert und im Risikomanagementausschuss der Lufthansa Group behandelt. Das Informations-Sicherheits-Management-System (ISMS) der Kernprozesse (unter anderem Fluggastabfertigung, Vielfliegerprogramm, Logistik, Technik und IT) der Lufthansa Group ist nach ISO 27001 zertifiziert.

Die Lufthansa Group bezieht ihre IT-Infrastruktur überwiegend von unternehmensexternen Dienstleistern. Die mit einer solchen Fremdvergabe naturgemäß einhergehenden operativen und kommerziellen Risiken werden fortlaufend bewertet und gesteuert.

Risiken aus Verstößen gegen Datenschutzvorschriften

Um die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu erfüllen, haben sich alle Konzerngesellschaften im Geltungsbereich der DSGVO durch entsprechende Governance-Strukturen und -Prozesse darauf eingestellt, potenzielle Risiken durch Verstöße gegen die umfangreichen gesetzlichen Vorgaben zu erkennen und zu steuern. Darüber hinaus werden auch Risiken berücksichtigt, die sich aus ausländischen Vorschriften ergeben.

Compliance-Risiken

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeitenden sorgen. Die Wirksamkeit des Compliance Management Systems (CMS) ist daher von zentraler Bedeutung für die Lufthansa Group. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html>.

Die Lufthansa Group ist weltweit aktiv und unterliegt entsprechend verschiedenen rechtlichen Regelungen, unter anderem im Bereich des Korruptionsstrafrechts. Sämtliche Tätigkeiten müssen nicht nur den jeweiligen Rechtsvorschriften, sondern auch kulturellen Gepflogenheiten und Sozialkonventionen entsprechen. Verstöße werden streng verfolgt und können für die betroffenen Personen strafrechtliche Konsequenzen haben. Für die Lufthansa Group bedeuten solche Verstöße ein substantielles Risiko von Straf- beziehungsweise Bußgeldern. Hinzu kommen mögliche Reputationschäden und deutliche Nachteile bei Bewerbungen um öffentliche Aufträge. Die Lufthansa Group hat daher Prozesse zur Identifikation und Prävention von Compliance-Risiken, besonders im Bereich Korruption, implementiert. Die Vorgaben umfassen insbesondere Regelungen zum transparenten Umgang mit Geschäftspartnern und Amtsträgern sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Interessenkonflikten.

Die Lufthansa Group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass sie in von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist und in einigen dieser Märkte eine starke Position innehat. Darüber hinaus kooperiert die Lufthansa Group in Allianzen mit Wettbewerbern. Diese Zusammenarbeit unterliegt zum Teil der Freigabe durch Wettbewerbsbehörden. In einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group sind Mitarbeitende von Lieferanten und Wettbewerbern einerseits sowie Kundinnen und Kunden andererseits personenidentisch. Im Rahmen der Competition-Compliance adressiert die Lufthansa Group die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens und schult die Leitungsorgane und Mitarbeitenden umfangreich.

Als börsennotierte Aktiengesellschaft unterliegen die Gesellschaften der Lufthansa Group strengen kapitalmarktrechtlichen Vorgaben, darunter dem Insiderhandelsverbot, dem Verbot der Marktmanipulation, den Ad-hoc-Publizitätspflichten gemäß der EU-Marktmisbrauchsverordnung (MAR) sowie weiteren nationalen und europäischen Vorschriften. Die Lufthansa Group trifft zahlreiche organisatorische Vorkehrungen zur Einhaltung der Regelungen der MAR. Hierzu zählen der Einsatz spezieller Software zum Führen von Insiderlisten und zur Veröffentlichung etwaiger Ad-hoc-Mitteilungen sowie die Bereitstellung entsprechender Richtlinien, Informationsschreiben und Prozessbeschreibungen. Darüber hinaus hat das Corporate Compliance Office eine webbasierte Schulung bereitgestellt. Diese richtet sich an Mitarbeitende, die durch Insider- und Marktmisbrauchsrecht besonders betroffen sind. Sachverhalte im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Publizität werden zudem mit dem Ad-hoc-Komitee unter Hinzuziehung externer Expertinnen und Experten abgestimmt.

Das Corporate Compliance Office hat zudem eine konzernweite digitale Compliance-Risikoanalyse eingeführt. Diese unterstützt die operativ tätigen Unternehmen der Lufthansa Group dabei, Compliance-Risiken im Rahmen eines jährlichen Self-Assessments systematisch zu identifizieren und zu bewerten sowie anschließend risikominimierende Maßnahmen zu dokumentieren und zu implementieren.

Das CMS der Lufthansa Group umfasst risikomindernde Maßnahmen, um Regelverstöße so weit wie möglich auszuschließen. Dennoch können einzelne Verstöße – insbesondere bei der Integrity-, Competition- und Kapitalmarkt-Compliance – sowie diesbezügliche behördliche Ermittlungen und Sanktionen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Die regelmäßige Kommunikation der Compliance-Vorgaben und risikoorientierte Schulungen fördern ein angemessenes Risikobewusstsein in der Lufthansa Group. Ein Hinweisgebersystem ermöglicht über ein elektronisches System und Ombudspersonen die Abgabe von Verdachtsmeldungen, die sich auf wirtschaftskriminelle Handlungen oder Verstöße gegen die Compliance-Regelungen beziehen.



Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt. Aufgrund der gegebenenfalls beeinträchtigenden Wirkung wird auf die Quantifizierung dieser Risiken gemäß DRS 20 Tz. 154 verzichtet. Es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren der Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group oder ihrer Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erheblichen Schaden zufügen könnte. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten sind im [Konzernanhang, Erläuterung 36](#) und [Erläuterung 46](#) zu finden.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group eine Haftpflichtversicherung für die Abwehr unberechtigter sowie die Befriedigung berechtigter gegen sie gerichteter gesetzlicher Haftpflichtansprüche privatrechtlichen Inhalts in einer Höhe abgeschlossen, die das Management für angemessen und branchenüblich hält. Dieser Versicherungsschutz bewahrt die Lufthansa Group allerdings auch in solchen Fällen nicht vor etwaigen Reputationsschäden. Außerdem könnten auch aus solchen Rechtsstreitigkeiten und -verfahren Aufwendungen entstehen, die über die Versicherungssumme hinausgehen, nicht durch den Versicherungsschutz abgedeckt sind oder etwaige bereits gebildete Rückstellungen übersteigen. Schließlich kann – je nach Art und Umfang zukünftig eintretender Schäden – nicht garantiert werden, dass die Lufthansa Group auch künftig adäquaten Versicherungsschutz zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen erhalten wird.

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidung, mit der die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. 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 ein Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. Wie in ähnlich gelagerten Fällen hat die Europäische Kommission im Juli 2024 ein förmliches Prüfverfahren eröffnet. Da die Stabilisierungsmaßnahmen bereits beendet sind und die Deutsche Lufthansa AG die ihr gewährten Stabilisierungsmittel vollständig zurückgezahlt hat, besteht kein weitergehendes Rückzahlungsrisiko. Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen einer neuen Beihilfeentscheidung sein.

Luxair und Condor haben jeweils im Berichtsjahr (Teil-)Nichtigkeitsklagen beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Diese betreffen die Entscheidungen, mit denen die Europäische Kommission den möglichen Kontrollerwerb an ITA Airways durch die Lufthansa Group sowie das Auflagenpaket („Remedies“) und die Auswahl der „Remedy-Taker“ genehmigt hat. Sollten die Klagen erfolgreich sein, besteht die Möglichkeit der Berufung zum Europäischen Gerichtshof. Zudem ist in diesem Fall davon auszugehen, dass die Europäische Union nach einem förmlichen Prüfverfahren eine erneute Genehmigungsentscheidung trifft, gegebenenfalls mit revidierten Auflagen.

Die Lufthansa Group unterliegt in zahlreichen Ländern den jeweils geltenden steuerlichen Rechtsvorschriften. Durch Änderungen der jeweiligen Steuergesetze und deren Rechtsprechung sowie unterschiedliche Auslegungen im Rahmen von Betriebs- und Lohnsteueraußenprüfungen können sich Risiken und Chancen mit Auswirkungen auf Steueraufwendungen, -erträge, -forderungen und -verbindlichkeiten ergeben. Der Bereich Konzernsteuern identifiziert, bewertet und überwacht steuerliche Risiken und Chancen frühestmöglich und systematisch und initiiert gegebenenfalls risikominimierende Maßnahmen.

Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene beeinflussen die gesamte Luftfahrt erheblich. Die Vielzahl an Vorschriften und Regelungen (zum Beispiel zu Nachhaltigkeitszielen, Steuern, Gebühren oder Zöllen) führt zu einem fragmentierten Regelwerk und kann zu Wettbewerbsverzerrungen und Standortnachteilen führen. Die Lufthansa Group begleitet politische Entscheidungsprozesse aktiv, auch in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, Verbänden und Gewerkschaften. Besonders wichtige Ziele sind dabei aktuell eine Senkung der staatlichen Standortkosten in Deutschland sowie eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der europäischen Klimaschutzpolitik.

Regulatorische Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel

Mit dem „Fit for 55“-Paket gehen weitreichende Verpflichtungen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen für die Luftfahrtbranche in Europa einher. Dies führt zu steigenden Standortkosten und birgt erhebliche Risiken für die Wettbewerbsfähigkeit. Ursächlich hierfür sind insbesondere die Beimischungsquoten für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels – SAF), die Revision des Emissionshandelssystems (Emission Trading System, ETS), Verpflichtungen zur CO₂-Kompensation im Rahmen von CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme, for International Aviation) sowie die mögliche Einführung einer einheitlichen Mindestbesteuerung für Flugkraftstoffe (EU-Kerosinsteuer).

Mit der ReFuelEU Aviation-Verordnung gilt in der EU seit Jahresbeginn eine Quote für SAF, die bis zum Jahr 2050 stufenweise steigen soll. Eine Subquote für synthetische Kraftstoffe (Power to Liquid, PtL) greift ab 2030. SAF sind deutlich teurer als konventioneller Flugkraftstoff. Hinzu kommt, dass PtL-Kraftstoffe bisher nur in kleinen Mengen verfügbar sind. Ein schnelles Hochfahren der Produktion ist derzeit nicht absehbar, weshalb eine Angebotsknappheit droht. Insgesamt wird dies die Kraftstoffkosten für die Lufthansa Group erhöhen. Da die SAF-Quoten nur für Flüge



ab EU-Flughäfen gelten, führen sie im interkontinentalen Flugverkehr zu einer weiteren Wettbewerbsverzerrung zulasten europäischer Netzwerk-Airlines. Außereuropäische Fluggesellschaften mit Umsteigeflughäfen in der Nähe von Europa müssen die SAF-Quote nur auf der Teilstrecke aus Europa zu ihren Drehkreuzen erfüllen. Eine Verlagerung von Verkehrsströmen und Emissionen (Carbon-Leakage-Effekt) zu Drehkreuzen außerhalb Europas ist die Folge.

Der Luftverkehr innerhalb der EU ist bereits Teil des EU-ETS. Die Revision des ETS droht über zusätzliche Auflagen zu steigenden Kosten für die Lufthansa Group zu führen. Das gilt insbesondere für die Absenkung der Emissionsobergrenze, des sogenannten Caps, sowie für die Abschaffung der bisherigen kostenfreien Zuteilung von Emissionsberechtigungen. Die Verschärfung des ETS induziert eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung. Perspektivisch plant die EU-Kommission die Einbeziehung von sogenannten Nicht-CO₂-Effekten, beispielsweise Kondensstreifenbildung und Stickstoff-Emissionen. Gegebenenfalls können betriebliche Maßnahmen die Klimawirkung mindern. Diesbezügliche Untersuchungen haben gerade erst begonnen. Der Schwerpunkt der Regulierung liegt daher bis auf Weiteres auf dem CO₂-Ausstoß.

Die Einführung einer EU-weiten Mindestbesteuerung von Kerosin ist Gegenstand politischer Diskussionen. Zuletzt hat der EU-Rat die Steuerbefreiung für Kerosin bis 2035 verlängert. Die Einführung der Mindestbesteuerung, die einen einstimmigen Beschluss des EU-Rates voraussetzt, würde das bestehende globale Wettbewerbsgefälle massiv verschärfen.

Neben weitreichenden Maßnahmen zur Begrenzung des CO₂-Ausstoßes, wie zum Beispiel der kontinuierlichen Erneuerung der Flotte, dem Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen und dem Ausbau freiwilliger CO₂-Kompensationsmöglichkeiten für die Fluggäste, bringt sich die Lufthansa Group – auch zusammen mit anderen europäischen Airlines, Flughäfen und Branchenverbänden – in die öffentliche Diskussion ein und wirbt in diesem Kontext proaktiv für wettbewerbsneutrale Regulierungen.

Darüber hinaus sieht sich die Lufthansa Group mit einem stetig steigenden bürokratischen Aufwand zur Erfüllung von Umweltvorgaben konfrontiert. [↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung.](#)

Finanzwirtschaftliche Risiken

Finanzwirtschaftliche Entwicklungen stellen Chancen und Risiken für die Lufthansa Group dar. So können negative Entwicklungen der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen im Vergleich zu den in der Planung und Prognose unterstellten Annahmen die Aufwände erhöhen und/oder die Erträge verringern.

System des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements für Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen

Finanz- und Rohstoffpreisrisiken werden auf Basis interner Richtlinien systematisch und zentral für den gesamten Konzern gemanagt. Die dabei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente zielen darauf ab, Grundgeschäfte abzusichern. Die Lufthansa Group arbeitet hierbei im Grundsatz mit Partnern zusammen, die mindestens über ein Investment-Grade-Rating analog der Bewertung „BBB–“ der Agentur Standard & Poor's oder ein vergleichbares Langfristrating verfügen. Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in Treasury-Systemen abgebildet, sodass sie jederzeit bewertet und überwacht werden können. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings sind organisatorisch strikt voneinander getrennt. Die ausführenden Abteilungen und das Finanzrisikocontrolling stellen sicher, dass die Vorgaben der internen Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. [↗ Konzernanhang, Erläuterung 45.](#)

Treibstoffpreisänderungen

Der Treibstoffaufwand stellte 2025 mit 7,3 Mrd. EUR einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des

Kerosinpreises im Vergleich zum Jahresendkurs 2025 um +10 % (–10 %) würde den Treibstoffaufwand der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich um 409 Mio. EUR (283 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken).

Grundsätzlich setzt die Lufthansa Group eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Der Zielsicherungsgrad der Treibstoffpreissicherung betrug zum 31. Dezember 2025 85 % für die Passagier-Airlines. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group üblicher Finanzmarktinstrumente. Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität grundsätzlich mehrheitlich in Gasöl sowie in Rohöl und mit Optionskombinationen. Dabei wird ein unvollständiger Schutz vor einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst weitreichend partizipieren zu können. Durch den Abschluss von Gasölsicherungen in Kombination mit rohölbasierten Sicherungen wird das Preisdifferenzrisiko zu Kerosin in höherem Maße als in der Vergangenheit adressiert. Die abgeschlossenen Instrumente führen nicht zu physischen Lieferungen, sondern werden durch Zahlungen ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2025 bestanden für rund 76 % des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2026 Rohöl-, Gasöl und Kerosinpreissicherungen in Form von Optionen und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2027 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 29 % des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen im US-Dollar-Wechselkurs den ausgewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist in der Währungssicherung berücksichtigt.

Wechselkursänderungen

Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group ergeben sich insbesondere aus internationalen Flugticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoff, Flugzeugen und Ersatzteilen. Alle Tochtergesellschaften melden grundsätzlich ihre geplanten Währungsexposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten. Auf Konzernebene wird eine aggregierte



Nettoposition je Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Unter den Fremdwährungen, für die Sicherungen abgeschlossen werden, ist der US-Dollar die einzige Währung, für die ein Nettobedarf besteht. Der operative Nettobedarf des Jahres 2026 in Höhe von 4,3 Mrd. USD war zum 31. Dezember 2025 zu 57 % gesichert. [↗ Konzernanhang, Erläuterung 45.](#)

Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

Im Geschäftsjahr 2025 verzeichnete die Lufthansa Group einen fortgesetzten Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen. Entsprechend konnten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group ihre Kapazität und den Umsatz weiter ausbauen. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der operativen Stabilität führte zudem zu einer Reduktion der Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb und trug zur Verbesserung der Erlössituation bei. Vor diesem Hintergrund entwickelte sich das Ergebnis der Lufthansa Group gegenüber Vorjahr vorteilhaft.

Demgegenüber wirkten sich geopolitische Konflikte, handelspolitische Spannungen, Ressourcen- und Lieferengpässe, sinkende Durchschnittserlöse in einzelnen Märkten sowie Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge belastend auf das Ergebnis der Lufthansa Group aus.

Auch in diesem herausfordernden Umfeld lag die Liquidität der Lufthansa Group zum Berichtsstichtag weiterhin oberhalb des avisierten Zielkorridors. Grundsätzlich stellt die kontinuierliche Berichterstattung zur Risikotragfähigkeit ein relevantes Instrument zur vorausschauenden Identifikation und Steuerung von Liquiditätsrisiken dar.

Für das Jahr 2026 wird mit einem 4 %-igen Kapazitätsausbau und einem deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT gerechnet. Die Entwicklung wird maßgeblich von der weiteren

Nachfrageentwicklung, der Entwicklung des Treibstoffpreises und der Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen und Programme zur Ergebnisverbesserung, insbesondere bei Lufthansa Airlines, abhängig sein. Weiterhin setzt die Lufthansa Group in diesem herausfordernden Umfeld auf ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen, um sich flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen und damit auch Chancen für die langfristige Entwicklung des Unternehmens zu ergreifen.

Dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG sind keine wesentlichen oder systemischen Sachverhalte bekannt, die der Angemessenheit und der Wirksamkeit des Risikomanagements in seiner Gesamtheit entgegenstehen. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Risikomanagement, unabhängig von der Ausgestaltung, keine absolute Sicherheit liefern kann. Der Vorstand strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an.

Beschreibung des Internen Kontrollsystems

Das Interne Kontrollsystem (IKS) der Lufthansa Group umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der wesentlichen Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen sollen. Es orientiert sich am COSO-Rahmenwerk (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Das Rahmenwerk definiert die Elemente eines Kontrollsystems und setzt den Maßstab für die Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS. Das IKS hat zum Ziel, die Zuverlässigkeit von betrieblichen Informationen, die Einhaltung von internen und externen Compliance-Vorgaben und die Abwendung von finanziellen Schäden sicherzustellen.

Die Lufthansa Group verfügt über eine übergreifende, integrierte IKS- und Risikomanagementmethodik mit standardi-

sierten Verfahren, nach dem notwendige Kontrollen definiert, nach einheitlichen Vorgaben dokumentiert und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft werden.

Die Gesamtverantwortung für das zur Risikoabsicherung erforderliche IKS liegt beim Vorstand der Lufthansa Group, der den Umfang und die Ausrichtung der eingerichteten Systeme anhand spezifischer Anforderungen in der Lufthansa Group ausgestaltet.

Eine zentrale IKS-Konzerneinheit übernimmt die methodische Weiterentwicklung und Implementierung in der Lufthansa Group und ermöglicht dadurch eine realistische Aussage zur Wirksamkeit des IKS auf Konzernebene. Die IKS-Zentraleinheit wird vom Head of Corporate Controlling geleitet. Sie ist als prozessverantwortliche Einheit auch für die Überwachung und Koordination des gesamten Prozesses zuständig, um so ein angemessenes und wirksames IKS innerhalb der Lufthansa Group zu gewährleisten. Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten werden jährlich zur Evaluierung der unternehmensweiten Risikosituation in den Vorstandssitzungen berichtet. Der Head of Corporate Controlling unterstützt den Vorstand bei der Durchführung und Überwachung des IKS und der Berichterstattung an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Zur Erfüllung der rechtlichen Anforderungen nach § 107 Abs. 3 AktG erstellt die zentrale IKS-Konzerneinheit jeweils im ersten Quartal des Folgejahres einen Bericht über die Wirksamkeit des IKS. Der Bericht informiert den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfungen und über die offenen Aktivitäten der vorherigen Berichtsperiode. Für die gesellschaftsinterne Berichterstattung innerhalb der Gesellschaften ist der IKS-Beauftragte der Gesellschaft zuständig. Dies erfolgt idealerweise im ersten Quartal des Folgejahres, kann aber gesellschaftsspezifisch variieren.

Das IKS der Lufthansa Group beziehungsweise dessen tragende Elemente sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungsaktivitäten der internen Revision. Dem Vorstand der



Deutschen Lufthansa AG sind keine wesentlichen oder systemischen Sachverhalte bekannt, die der Angemessenheit und der Wirksamkeit des IKS in seiner Gesamtheit entgegenstehen. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein IKS, unabhängig von der Ausgestaltung, keine absolute Sicherheit liefern kann.

Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

Ziel des IKS des Rechnungslegungsprozesses ist es, durch die Implementierung von Kontrollen hinreichende Sicherheit zu gewährleisten, dass trotz der identifizierten Risiken ein regelkonformer Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG erstellt wird.

Folgende präventive wie aufdeckende Kontrollen sind in den Rechnungslegungsprozess eingebettet:

- IT-gestützte und manuelle Abstimmungen,
- Funktionstrennung,
- Vier-Augen-Prinzip sowie
- Monitoring-Kontrollen.

Der Bereich Konzernbilanzierung ist fachlich für die Erstellung des Konzernabschlusses verantwortlich und formuliert verbindliche formale, inhaltliche und terminliche Vorgaben für die Konzerngesellschaften. Die regelmäßig aktualisierten Bilanzierungsrichtlinien der Lufthansa Group regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial

Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Konzernabschluss der Lufthansa Group einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. Für die Deutsche Lufthansa AG und andere inländische Konzerngesellschaften werden entsprechende Regelungen für die Bilanzierung der Einzelabschlüsse nach HGB in einer Richtlinie vorgegeben. Dadurch werden konzerneinheitliche Rechnungslegungspraktiken mit möglichst geringen Ermessensspielräumen bei Ansatz, Bewertung und Ausweis von Bilanzpositionen gewährleistet. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes sowie die Anwendung eines konzernweit einheitlichen Kontenrahmens. Mit der Abgabe des Berichtspakets müssen Verantwortliche der Konzerngesellschaften gegenüber dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG die Einhaltung dieser Richtlinien bestätigen.

Auf Grundlage bereits systemtechnisch in der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS festgelegter Kontrollmechanismen beziehungsweise durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerbehaftete Einzelabschlüsse selektiert und auf Gesellschafts- oder Konzernebene korrigiert. Über das Konsolidierungssystem werden die verschiedenen Termine für die unterschiedlichen Teile des Berichtspakets vorgegeben und im Verlauf des Erstellungsprozesses zentral überwacht.

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise unter Nutzung konzerneigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden von externen Dienstleistern erstellt.

Die im Bereich Rechnungslegung verwendeten IT-Systeme sind durch spezielle Sicherheitseinrichtungen gegen unbefugte Zugriffe geschützt.

Die Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Lufthansa Group eingebunden. Zusätzlich werden die für die Finanzberichterstattung relevanten Teile des IKS vom Abschlussprüfer im Rahmen eines risikoorientierten Prüfungsansatzes auf Wirksamkeit geprüft. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG überwacht auf Grundlage des § 107 Abs. 3 AktG die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem stellt durch die in der Lufthansa Group festgelegten Organisations-, Kontroll- und Überwachungsstrukturen die vollständige Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmensbezogenen Sachverhalten sowie deren sachgerechte Darstellung in der Konzernrechnungslegung hinreichend sicher. Insbesondere persönliche Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen, kriminelle Handlungen involvierter Personen oder sonstige Umstände können die Wirksamkeit und Verlässlichkeit des eingesetzten Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems einschränken. Dies führt dazu, dass auch die konzernweite Anwendung der eingesetzten Systeme keine vollständige Sicherheit hinsichtlich der richtigen, vollständigen und zeitnahen Erfassung von Sachverhalten in der Konzernrechnungslegung gewährleisten kann. Die getroffenen Aussagen beziehen sich nur auf die Deutsche Lufthansa AG und die in den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG einbezogenen wesentlichen Tochterunternehmen.



Prognosebericht

- Europa und Deutschland wachsen langsamer als die Weltwirtschaft.
- Inflationsrate und Währungen zeigen robuste Entwicklung.
- Stabile Ölpreise auf niedrigem Niveau erwartet.
- Wachstum in allen für die Lufthansa Group relevanten Marktsegmenten erwartet.
- Passagier-Airlines planen angesichts erwarteten Nachfragewachstums weiteren Kapazitätsausbau.
- Lufthansa Group prognostiziert klaren Anstieg des Umsatzes und deutlichen Anstieg des Adjusted EBIT.

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Konjunkturelle und branchenspezifische Entwicklungen können die operative und finanzwirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Group maßgeblich beeinflussen. Dementsprechend basieren die nachfolgenden Prognosen zum erwarteten Geschäftsverlauf auf Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der Gesamtwirtschaft sowie der Branche. Diese Annahmen werden im Folgenden dargestellt. Die Lufthansa Group überwacht fortlaufend die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen, um möglichst schnell und umfassend auf eventuelle Veränderungen reagieren zu können.

Europäische und deutsche Wirtschaft wachsen erneut langsamer als die Weltwirtschaft

Für das Jahr 2026 wird gemäß Daten von S&P Global ein globales Wirtschaftswachstum von 2,7 %, also eine niedrigere Wachstumsrate als im Vorjahr, prognostiziert (Vorjahr: 2,9 %). Für die europäische Wirtschaft wird mit einem Wachstum von 1,4 % gerechnet (Vorjahr: 1,7 %). Damit verzeichnet die europäische Wirtschaft erneut ein niedrigeres Wachstum als die Weltwirtschaft. Die erwartete Wachstumsrate für Deutschland fällt mit 0,8 % noch geringer aus, allerdings ist hier gleichzeitig ein stabilisierender Trend auf niedrigem Niveau erkennbar (Vorjahr: 0,3 %).

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2026 wird maßgeblich von externen politischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Hierzu zählt insbesondere der weitere Verlauf des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine. Darüber hinaus können außen- und handelspolitische Entscheidungen der Vereinigten Staaten von Amerika sowie mögliche Gegenmaßnahmen anderer geopolitischer Akteure wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Weltwirtschaft nehmen. Die Entwicklung in Deutschland wird zudem von den wirtschafts-, finanz- und sozialpolitischen Entscheidungen der deutschen Bundesregierung abhängen.

T044 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)¹⁾

in %	Prognose 2025 bis 2029 gegenüber Vorjahr				
	2025	2026	2027	2028	2029
Welt	2,9	2,7	2,7	2,7	2,7
Europa	1,7	1,4	1,8	1,8	1,8
Deutschland	0,3	0,8	1,7	1,7	1,7
Nordamerika	2,1	2,3	1,9	1,7	1,9
Südamerika ²⁾	2,3	2,2	2,6	2,8	2,8
Asien/Pazifik	4,4	4,0	4,0	3,9	3,9
China	5,0	4,6	4,5	4,4	4,4
Nahe Osten	3,6	4,3	3,1	3,3	2,9
Afrika	4,1	4,2	4,2	4,2	4,1

Quelle: S&P Global per 15.01.2026

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Ausgenommen Venezuela.

Stabile Entwicklung von Inflation und Währungen erwartet

Trotz der eingedämmten Inflation bleibt diese auch im Jahr 2026 ein zentrales Thema für die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank sowie der US-Notenbank Fed. Die Europäische Zentralbank sieht ihr Inflationsziel von 2 % als erreicht an, weshalb der Kapitalmarkt für 2026 weder mit Zinssenkungen noch mit Zinserhöhungen rechnet. Im Gegensatz dazu erwartet der Markt bei der US-Notenbank Fed zwei weitere Zinssenkungen.

Die Währungsmärkte werden weiterhin von geopolitischen Spannungen, protektionistischen Tendenzen in der Handelspolitik und globalen Unsicherheiten beeinflusst. Die Analys-tinnen und Analysten erwarten im Durchschnitt für das Jahr 2026 eine geringfügige Aufwertung des Euros gegenüber dem US-Dollar und eine leichte Abwertung gegenüber dem Kanadischen Dollar. Gegenüber den weiteren Hauptwährungen wird eine Seitwärtsbewegung prognostiziert.



Terminmärkte indizieren tendenziell stabile Ölpreise auf niedrigem Niveau

Aufgrund eines Angebotsüberhangs an den Ölmärkten notierte der Rohölpreis zum Ende des Geschäftsjahres 2025 auf einem niedrigeren Niveau als im Vorjahr. Die Terminpreise deuten für die kommenden Jahre auf ein vergleichsweise stabiles Preisniveau mit leicht steigender Tendenz hin. Zum 31. Dezember 2025 wurden die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2026 bei 60,22 USD/bbl und zur Lieferung im Dezember 2027 bei 61,30 USD/bbl gehandelt. Die zuvor dargestellten geopolitischen Risikofaktoren können jedoch zu einer erhöhten Volatilität an den Energiemärkten führen und gehen mit einer entsprechend hohen Prognoseunsicherheit hinsichtlich der künftigen Preisentwicklung einher.

Branchenausblick

Passagierverkehr wird im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich weiter wachsen

Die International Air Transport Association (IATA) geht davon aus, dass der globale Passagierverkehr – gemessen an den weltweit verkauften Passagierkilometern – im Jahr 2026 trotz geopolitischer Krisen und erheblicher Lieferengpässe bei neuen Flugzeugen eine Wachstumsrate von 5 % gegenüber Vorjahr aufweisen wird (Vorjahr: 5 %).

Der stärkste Zuwachs wird mit jeweils 7 % für die Regionen Asien/Pazifik und Lateinamerika erwartet, gefolgt vom Nahen Osten und Afrika mit jeweils 6 %. Für Europa wird ein Wachstum von 4 % und für Nordamerika von 2 % prognostiziert.

Für die europäischen Fluggesellschaften erwarten die Finanzanalystinnen und -analysten im Jahr 2026 eine solide Nachfrage, die im Langstreckenverkehr durch den anhaltend starken Premium-Tourismus getrieben wird. Im innereuropäischen Verkehr hingegen ist davon auszugehen, dass aufgrund des starken Wettbewerbs unter den Airlines die Preisentwicklung für Flugtickets im Vergleich zum Vorjahr eher stabil verläuft. Insgesamt scheint sich der Trend fortzusetzen,

dass die Zahlungsbereitschaft der Verbraucher für Reisen ausgesprochen hoch ist. Folglich dürfte sich die Reisennachfrage besser entwickeln, als es die allgemeine Lage der europäischen Wirtschaft derzeit vermuten lässt.

Neben einer soliden Nachfrageentwicklung ist gleichzeitig davon auszugehen, dass die Angebotsseite weiterhin beschränkt bleibt – beispielsweise durch fehlendes Personal an Flughäfen, in der Flugsicherung und bei Airlines sowie durch Verspätungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge. Dementsprechend bleibt das Kapazitätswachstum weiterhin limitiert durch externe Faktoren und wird 2026 wohl ähnlich moderat ausfallen wie im Vorjahr. Auch wenn die Ausfälle der Pratt-&-Whitney-GTF-Motorfamilie weitestgehend überwunden werden, wird der innereuropäische Verkehr nicht im gleichen Maße wachsen wie der Interkontinentalverkehr, wo die Kapazität voraussichtlich um mindestens 5 % steigen wird. In der Nordatlantikregion dürften die Durchschnittserlöse für europäische Airlines trotz eines derzeit stark verknüpften Angebots aufgrund des aktuell schwachen US-Dollars sowie anhaltender politischer Volatilität nur leicht steigen. Für die südatlantischen Verkehre hingegen erwartet der Kapitalmarkt eine Fortführung des Nachfragebooms bei anhaltend starker Zahlungsbereitschaft der Kunden.

Das Bild in Asien und insbesondere in China hat sich im Vergleich zu den vergangenen Jahren zunehmend stabilisiert. Dank makroökonomischen Herausforderungen und einem Kapazitätswachstums weit über dem Branchendurchschnitt haben europäische Fluggesellschaften ihr Angebot entsprechend gedrosselt und auf die profitabelsten Routen beschränkt. Andere Regionen in Asien, wie beispielsweise Indien, Thailand oder Japan, spielen hingegen eine immer größere Rolle für europäische Airlines.

Hinsichtlich der Entwicklung der Durchschnittserlöse im Passagiergeschäft rechnet die IATA für das Jahr 2026 mit einem Rückgang um 0,1 % gegenüber Vorjahr (Vorjahr: Rückgang um 0,9 %).

Luftfrachtverkehr soll im Jahr 2026 weiter wachsen

Für den weltweiten Luftfrachtverkehr rechnet die IATA für das Jahr 2026 mit einem Wachstum der verkauften Fracht-Tonnenkilometer, analog zum Vorjahr, um 3 % (Vorjahr: Wachstum um 3 %).

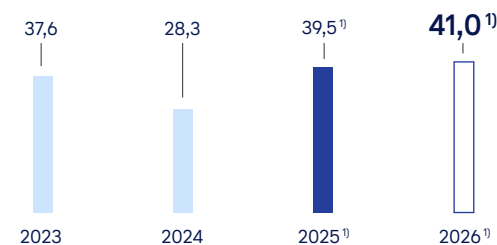
Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird für 2026 erneut ein leichter Rückgang um 0,5 % erwartet (Vorjahr: Rückgang um 0,5 %).

Branchen-Nettoergebnis wird auf 41 Mrd. USD prognostiziert

Für das Nettoergebnis der Branche wird mit einem Gewinn von 41,0 Mrd. USD gerechnet (Vorjahr: 39,5 Mrd. USD).

G23 Entwicklung Branchennettoergebnis

in Mrd. USD



¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Industry Statistics (12/2025).



Weiteres Wachstum im MRO-Markt erwartet

Die Luftfahrtindustrie befindet sich in einer Transformationsphase von den gängigen Flugzeugmustern hin zu neuen, effizienteren Technologien. Die führenden Flugzeughersteller erreichen allerdings aufgrund von Lieferkettenproblemen noch nicht die ursprünglich geplanten Produktionsraten, was die beiden größten Flugzeughersteller Boeing und Airbus gleichermaßen betrifft.

Zudem müssen die neuen Triebwerkstechnologien, wie die Pratt-&Whitney-GTF-Motorfamilie und die LEAP-Motorfamilie von CFM International, mit behördlich angeordneten Upgrades und Modifikationen nachgerüstet werden. Dies hat zur Folge, dass diese Triebwerke der neuen Generation früher als erwartet in die noch im Aufbau befindlichen Reparaturnetzwerke integriert werden müssen. Gleichzeitig besteht eine weiterhin hohe Nachfrage nach Wartungsleistungen für Triebwerke der alten Generation, da sich die Fluggesellschaften gezwungen sehen, diese länger zu nutzen. Darüber hinaus steigt die Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen aufgrund der anhaltend starken Nachfrage nach Flugreisen.

Gemäß der Prognose des Beratungsunternehmens ICF wird für das Jahr 2026 ein globales Wachstum des MRO-Marktes (ohne Embargoländer) von 6 % gegenüber dem Vorjahr erwartet. Die Wachstumsraten in den einzelnen Regionen liegen bei 11 % für Amerika, 7 % für Asien/Pazifik und 2 % für Europa, dem Mittleren Osten und Afrika. Allerdings kann dieses Wachstum auch weiterhin durch äußere Einflüsse wie geopolitische Faktoren, Zölle, Inflation oder Lieferketteninstabilität signifikant beeinflusst werden.

Änderungen in Geschäft und Organisation

Die Lufthansa Group überprüft regelmäßig ihre Organisationsstruktur auf Aktualität und passt sie gegebenenfalls veränderten Rahmenbedingungen an. In allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group werden Chancen zur Effizienzsteigerung ergriffen und in den Planungen berücksichtigt.

Airlines der Lufthansa Group rücken noch enger zusammen

Die Lufthansa Group ordnet die Zusammenarbeit im Unternehmen neu. Die Veränderungen betreffen dabei nicht allein die Aufbau-Organisation, sondern noch mehr die Ablauforganisation, den Finanzsteuerungsrahmen sowie gruppenübergreifende Kollaboration. Dadurch rücken insbesondere die Netzwerk-Airlines im Konzern enger zusammen und agieren künftig noch integrierter. Ziel ist es, die Marktposition insbesondere der Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines zu stärken und auszubauen. Gleichmaßen sollen Effizienz und Profitabilität steigen.

Die Airlines werden auch weiterhin eigenständig über das Kundenerlebnis ihrer Gäste entscheiden. Dies betrifft zum Beispiel das Bordprodukt, das Catering, die Lounges in den Heimatmärkten oder den Service für die Fluggäste. Auch für das Management der jeweiligen Flugbetriebe und den operativen Flugbetrieb bleiben die Netzwerk-Airlines verantwortlich.

In Bereichen, die für den Gast weniger sichtbar sind, wird die Zusammenarbeit der Netzwerk-Airlines im Konzern noch integrierter und vernetzter, wie zum Beispiel heute schon im Bereich Loyalty mit dem gruppenweiten Programm „Miles and More“ oder bei der Weiterentwicklung der preisgekrönten Kunden-App. Diese wurde zentral im Konzern entwickelt, Design und Angebote sind jedoch maßgeschneidert für die jeweiligen Airlines.

Künftig wird auch das Netzmanagement für die Kurz- und Mittelstrecken aller Netzwerk-Airlines gruppenweit gesteuert. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften. Für das Langstreckenangebot ist dieses Modell

bereits seit zehn Jahren erfolgreich etabliert. Damit wird nun die Steuerung des gesamten kommerziellen Angebotsmanagements in gruppenweiter Verantwortung gebündelt. Gäste, die bereits heute überwiegend mehr als nur eine Konzerngesellschaft für ihre Reisen nutzen, erhalten eine noch besser aufeinander abgestimmte Angebotsvielfalt. Zudem steigt die Effizienz und Entscheidungen können schneller getroffen werden.

Die Zusammenarbeit im Konzern wird künftig vor allem über sogenannte „Group Functional Boards“ gesteuert. In diesen sind die Airlines ebenso vertreten wie die Group Functions. Unter dem Vorsitz des verantwortlichen Konzernvorstands sollen dort die jeweils relevanten Themen bewertet und entschieden werden. Zusätzlich ist in allen Boards ein „Functional Financial Controller“ zur Finanzsteuerung vertreten. Insgesamt wird es vier „Group Functional Boards“ geben: Hub Steering, Technology, HR und Finance.

Um Digitalisierung und Innovation weiter zu stärken, werden die IT-Funktionen im Ressort von CTO Grazia Vittadini zusammengeführt. Zudem werden die digitalen Einheiten und Kompetenzen aus dem „Digital Hangar“ mit der „Innovation & Tech Factory“ in einer neuen, zentralen Rolle gebündelt, um den technologischen Fortschritt der Lufthansa Group voranzutreiben. Durch diese Weiterentwicklung entsteht eine konzernweit zentrale Digitalkompetenz in den Bereichen Operations, Customer, Commercial und Corporate.

Transformation zur Airline Group wird vorangetrieben

Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung der Lufthansa Group als Airline Group wird nach dem Erwerb von 41 % der Anteile von ITA Airways die weitere Integration der Airline in die Lufthansa Group vorangetrieben.

Die Lufthansa Group strebt weiterhin an, die Konsolidierung der Airline-Branche aktiv voranzutreiben. Potenzielle Beteiligungen an anderen Unternehmen werden dabei stets anhand ihres Beitrags zur Wertschaffung beurteilt. Im Rahmen seiner Portfoliosteuerung überprüft der Konzern weiterhin seine Aktivitäten außerhalb der Airlines regelmäßig auf Synergien mit dem Kerngeschäft und die langfristigen Wachstumsaussichten.



Änderungen in der Berichterstattung

Segmentberichterstattung wird ab dem Geschäftsjahr 2026 angepasst

Infolge der zuvor erläuterten strategischen Neuausrichtung wird auch die finanzielle Berichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2026 dahingehend umgestellt, dass die Passagier-Airlines der Lufthansa Group in die beiden Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines aufgeteilt werden.

Das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines besteht zukünftig aus Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Zu Lufthansa Airlines zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der deutsche Ferienflieger der Lufthansa Group. Weiterhin zählt Edelweiss, die führende Schweizer Ferienfluggesellschaft, zu SWISS. Im Geschäftsjahr 2025 lagen der Umsatz der Netzwerk-Airlines bei 27.600 Mio. EUR und das Adjusted EBIT bei 949 Mio. EUR.

Das Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines umfasst Euro-wings und die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines. Im Geschäftsjahr 2025 erwirtschafteten die Punkt-zu-Punkt-Airlines einen Umsatz von 3.077 Mio. EUR und ein Adjusted EBIT von 132 Mio. EUR.

In der folgenden Prognose sind die geplanten Änderungen bereits berücksichtigt.

Ausblick Lufthansa Group

Lufthansa Group geht von positivem Geschäftsverlauf und spürbar fortschreitender Transformation im Geschäftsjahr 2026 aus

Auf Grundlage der dargestellten Prognosen für die Entwicklung der Gesamtwirtschaft und der Branchen, in denen der Konzern aktiv ist, geht die Lufthansa Group von einem positiven Geschäftsverlauf im Jahr 2026 aus. Die Erwartung stützt sich insbesondere auf das Gleichgewicht von intaktem Nachfrageumfeld und beschränktem Angebot im Passagierverkehr. Das Nachfrageumfeld spiegelt das anhaltend hohe Interesse am Reisen, insbesondere im touristischen Bereich, wider. Ebenso deutet die Auftragslage im Geschäftsfeld Technik auf eine weiterhin starke Nachfrage hin.

Nachdem das Jahr 2025 im Zeichen des Übergangs der Lufthansa Group und insbesondere von Lufthansa Airlines stand, wird die Transformation im Jahr 2026 weiter an Dynamik gewinnen. Nach der erfolgreichen Stabilisierung des Flugbetriebs soll im Geschäftsjahr 2026 die weitere Optimierung des Flugbetriebs eingeleitet werden. Dazu wird maßgeblich die voranschreitende Flottenmodernisierung beitragen, die in den Jahren 2026 und 2027 ihren Höhepunkt erreichen wird. Ende des Jahres 2026 werden voraussichtlich rund 29 % der Flugzeuge der Lufthansa Group zur neuesten Generation gehören. Auch die Maßnahmen des Turnaround-Programms von Lufthansa Airlines, die im Geschäftsjahr 2025 bereits einen Ergebnisbeitrag von über 500 Mio. EUR erzielt haben, werden im Geschäftsjahr 2026 in einem deutlich höheren Ausmaß ihre Wirkung entfalten. Bis Jahresende wird mit einem Bruttoergebnisbeitrag von insgesamt rund 1,5 Mrd. EUR gerechnet.

Ausblick ist Unsicherheiten unterworfen

Angesichts der kurzfristigen Buchungszyklen im Passagiergeschäft, des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts, der Ungewissheit hinsichtlich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge sowie der Unsicherheiten im geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld

unterliegt der Finanzausblick der Lufthansa Group einer Prognoseunsicherheit. So ist die operative und finanzielle Entwicklung unter anderem vom weiteren Verlauf des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und der instabilen Lage im Nahen Osten beeinflusst. 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.

Weiterer Ausbau der Kapazität geplant

Vorbehaltlich der genannten Unsicherheiten geht die Lufthansa Group davon aus, dass die Nachfrage nach Flugreisen im Jahr 2026 gegenüber dem Vorjahr weiter steigen wird. Das Flugangebot soll deshalb weiter ausgeweitet werden. Die Lufthansa Group erwartet, dass die angebotene Kapazität der Netzwerk- und der Punkt-zu-Punkt-Airlines im Geschäftsjahr 2026 um rund 4 % gegenüber Vorjahr steigen wird. Das Wachstum wird sich dabei fast ausschließlich auf Langstreckenverbindungen erstrecken, während das Flugangebot auf der Kurzstrecke stabil bleiben soll.

Umsatz und Ergebnis der Lufthansa Group werden voraussichtlich steigen

Für die Lufthansa Group wird im Geschäftsjahr 2026 ein klarer Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr erwartet. Die Lufthansa Group erwartet, dass das Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2026 deutlich über Vorjahr liegen wird. Vor allem der weitere Kapazitätsausbau bei den Passagier-Airlines, der Fortschritt des Turnaround-Programms bei Lufthansa Airlines, die voraussichtliche Entwicklung des Treibstoffpreises und das erwartete Wachstum in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik werden dafür voraussichtlich maßgeblich sein.

Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines, Logistik und Technik erwarten positive Ergebnisentwicklung

Für das Geschäftsfeld Netzwerk-Airlines erwartet die Lufthansa Group einen klaren Anstieg der Umsatzerlöse,



basierend auf der anhaltend starken Nachfrage und dem geplanten Kapazitätsausbau im Jahr 2026. Für das Adjusted EBIT wird ein deutlicher Anstieg gegenüber Vorjahr erwartet.

Für das Geschäftsfeld Punkt-zu-Punkt-Airlines wird ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse erwartet. Das Adjusted EBIT wird voraussichtlich zwischen 120 und 140 Mio. EUR liegen. Aufgrund verschiedener Faktoren, wie den schwer prognostizierbaren Ergebnisbeiträgen aus dem von kurzfristigem Buchungsverhalten geprägten Kurzstrecken-Privatreisesegment, besteht hier ein höheres Maß an Prognoseunsicherheit.

Für das Geschäftsfeld Logistik rechnet die Lufthansa Group mit einem klaren Anstieg der Umsatzerlöse und einem klaren Anstieg des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr. Grund hierfür ist eine steigende Geschäftsaktivität in relevanten Wachstumsmärkten wie beispielsweise Asien.

Für das Geschäftsfeld Technik wird ein klarer Anstieg der Umsatzerlöse sowie ein deutlicher Anstieg des Adjusted EBIT erwartet. Ursache für die erwartete Umsatz- und Ergebnisentwicklung ist eine anhaltend starke Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen.

Adjusted Free Cashflow in Höhe von rund 0,9 Mrd. EUR erwartet

Die Nettoinvestitionen der Lufthansa Group werden im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich bei rund 2,9 Mrd. EUR liegen. Die Investitionen werden im Wesentlichen auf Flugzeuge entfallen. Zuflüsse aufgrund von Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen werden höhere Bruttoinvestitionen teilweise ausgleichen.

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

Die Ungewissheit hinsichtlich der genauen Auslieferungszeitpunkte neuer Flugzeuge ist hierbei einer der wesentlichen Unsicherheitsfaktoren.

Leichte Verringerung der CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer erwartet

Im Jahr 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 CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, haben. Die Lufthansa Group erwartet deshalb, dass sich die spezifischen CO₂-Emissionen gegenüber Vorjahr leicht verringern werden.

T045 Prognose wesentlicher KPIs ¹⁾

		Ergebnis 2025	Prognose 2026
Umsatz	Mio. €	39.597	klarer Anstieg
Adjusted EBIT	Mio. €	1.960	deutlich über Vorjahr
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.460	rund 2,9 Mrd. EUR
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	1.188	rund 0,9 Mrd. EUR
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	85,4	leichter Rückgang

¹⁾ Adjusted ROCE als abgeleitete Größe nicht explizit Teil des jährlichen Ausblicks.

Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

Das makroökonomische Umfeld wird auch im Jahr 2026 herausfordernd bleiben. Das globale Wirtschaftswachstum wird voraussichtlich nur verhalten ausfallen. Darüber hinaus wirken sich handelspolitische Spannungen sowie Ressourcen- und Lieferengpässe weiterhin belastend aus. Dennoch ist der Wunsch der Menschen, zu reisen weiterhin groß. Daher erwarten wir im Jahr 2026 eine anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen, die unsere operative und finanzielle Entwicklung stützen wird.

Auf die strukturellen Veränderungen im Marktumfeld haben wir uns gut eingestellt. Wir haben umfangreiche Maßnahmen zur Effizienz- und Profitabilitätssteigerung initiiert. 2026 wird im Zeichen der beschleunigten Transformation stehen. Das Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines wird in deutlich höherem Ausmaß Potenzial entfalten. Die Flottenmodernisierung wird in den Jahren 2026 und 2027 ihren Höhepunkt erreichen und die Stabilität des Flugbetriebs wird weiter optimiert. Daher gehen wir von einem positiven Geschäftsverlauf im Geschäftsjahr 2026 aus und erwarten eine deutliche Verbesserung des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr.

Der Unternehmensausblick ist allerdings auch weiterhin Unsicherheiten unterworfen, insbesondere im geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld, die ein Risiko für den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group darstellen.

Aufbauend auf den für das Jahr 2026 prognostizierten Entwicklungen ist der Vorstand überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung der Lufthansa Group am Jahresende 2025 sowie die fortgesetzten Maßnahmen zur Effizienz- und Profitabilitätssteigerung den Fortbestand der Lufthansa Group über den Prognosezeitraum hinaus sichern werden, selbst wenn die tatsächliche Entwicklung hinter den in diesem Bericht dargestellten Prognosen zurückbleibt.



Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley

Ehemaliger Vorsitzender der
Geschäftsleitung Merck KgaA
Vorsitzender

Christine Behle

Stellvertretende Vorsitzende
ver.di
Arbeitnehmervertreterin¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Tim Busse

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Erich Clementi

Vorsitzender des Aufsichtsrats E.ON SE

Thomas Enders (bis 6. Mai 2025)

Ehemaliger Chief Executive Officer
Airbus SE

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats
Kühne Holding AG

Sara Grubisic

Purserin
Arbeitnehmervertreterin

Sara Hennicken

Finanzvorständin
Fresenius Management SE

Christian Hirsch

Referent Information Management
freigestelltes Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreter

Alexis von Hoensbroech

(seit 6. Mai 2025)
Chief Executive Officer
WestJet Airlines

Jamila Jadran

Senior Project Manager
freigestelltes Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreterin

Arne Christian Karstens

Erster Offizier
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands
Henkel AG & Co. KGaA

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport/
Industry Charges
Arbeitnehmervertreter

Harald Krüger

Geschäftsführender Gesellschafter
KC&C GmbH
Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands
BMW AG

Marvin Reschinsky

Gewerkschaftssekretär
ver.di
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application Management
Airport Services
freigestelltes Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreterin

Britta Seeger

Mitglied des Vorstands,
Personal & Arbeitsdirektorin
Mercedes-Benz Group AG

Astrid Stange

Ehemalige Group COO,
Mitglied des Management Committee,
AXA SA

Angela Titzrath

Ehemalige Vorstandsvorsitzende
Hamburger Hafen und Logistik AG

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Ehrevorsitzender**Dipl.-Ing. Jürgen Weber**

(† 12. Mai 2025)
Ehemaliger Vorsitzender des
Aufsichtsrats Deutsche Lufthansa AG

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



Vorstand



Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands



Michael Niggemann

Mitglied des Vorstands
Personal & Recht, Arbeitsdirektor

Till Streichert

Mitglied des Vorstands
Finanzen

Grazia Vittadini

Mitglied des Vorstands
Technik & IT

Dieter Vranckx

Mitglied des Vorstands
Globale Märkte & kommerzielle Steuerung Hubs



Mandate

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2025)

Christine Behle

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

Erich Clementi

- a) E.ON SE (Vorsitz)³⁾
- b) KnowCE SpA, Italien
Quant, Inc., USA (seit 15. April 2025)

Thomas Enders (bis 6. Mai 2025)

- b) GE Aerospace, USA³⁾
Linde plc, Republik Irland³⁾
Helsing GmbH (Beirat, Co-Vorsitz)

Karl Gernandt

- a) Hapag-Lloyd AG³⁾
- b) Kühne + Nagel International AG, Schweiz
(stellv. Vorsitz)^{2), 3)}
Kühne Holding AG, Schweiz (Vorsitz)²⁾
Kühne Logistics University gGmbH²⁾
HGK Hochgebirgsklinik Davos AG, Schweiz
(bis 19. Juni 2025)
Medizin Campus Davos AG, Schweiz

Sara Hennicken

- a) Fresenius Kabi AG (stellv. Vorsitz)¹⁾
Fresenius Medical Care AG³⁾
- b) VIACAMA AG, Österreich (stellv. Vorsitz)²⁾

Carsten Knobel

- b) Kühne Holding AG, Schweiz

Harald Krüger

- a) Deutsche Telekom AG³⁾

Marvin Reschinsky

- a) Eurowings GmbH (stellv. Vorsitz)
Lufthansa Technik (stellv. Vorsitz, seit 2. Juli 2025)

Britta Seeger

- a) Mercedes-AMG GmbH¹⁾
Mercedes-Benz Mobility AG¹⁾ (bis 31. Dezember 2025)
- b) Mercedes-Benz U.S. International Inc., USA²⁾
(seit 1. Mai 2025)
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., China
(bis 1. März 2025)
Mercedes-Benz (China) Ltd., China (stellv. Vorsitz)²⁾
(bis 1. März 2025)
smart Automobile Co. Ltd., China²⁾ (bis 1. April 2025)
smart Mobility Pte. Ltd., Singapur (bis 1. April 2025)
smart Mobility International Pte. Ltd., Singapur
(bis 1. April 2025)

Astrid Stange

- b) Atos SE, Frankreich³⁾ (bis 31. Januar 2025)
Sampo plc, Finnland³⁾
Moody's Investor Service Ltd., Vereinigtes Königreich

Angela Titzrath

- a) Evonik Industries AG³⁾
Talanx AG³⁾
HDI V.a.G.
- b) Metrans a.s., Tschechien²⁾ (bis 30. September 2025)

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

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

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.



Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2025)

Carsten Spohr

- a) Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft³⁾

Michael Niggemann

- a) Lufthansa Cargo AG (Vorsitz)¹⁾
Eurowings GmbH (Vorsitz)¹⁾
Fraport AG³⁾ (seit 27. Mai 2025)
- b) Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei (seit 19. März 2025)

Till Streichert

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾
- b) Austrian Airlines AG, Österreich (Vorsitz)²⁾

Grazia Vittadini

- a) Lufthansa Technik AG (Vorsitz)¹⁾
Siemens AG³⁾
- b) The Exploration Company GmbH

Dieter Vranckx

- b) SN Airholding SA/NV, Belgien (Vorsitz)²⁾
Swiss International Air Lines AG, Schweiz (stellv. Vorsitz)²⁾

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



Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.070.164.211,20 EUR, eingeteilt in 1.199.282.895 auf den Namen lautende Stückaktien. Auf jede Stückaktie entfällt ein rechnerischer Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung nur verweigern, wenn durch die Eintragung der neuen Aktionärin/des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah im Geschäftsjahr 2025 nicht. Die Aktionärinnen und Aktionäre nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen

Zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrsbetriebsgenehmigung sowie der Luftverkehrsrechte zum Anflug diverser internationaler Ziele ist ein Anteil deutscher beziehungsweise europäischer Aktionärinnen und Aktionäre von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre 40 %, ist die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG insbesondere befugt, eigene Aktien zu erwerben. Wird ein Ausländeranteil von 45 % im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre der

50 %-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre ins Aktienregister verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung). Die Gesellschaft ist weiterhin ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats zuletzt eingetragene Aktionärinnen und Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionärinnen und Aktionäre die Rechte aus den betroffenen Aktien nicht mehr ausüben. Wird der Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachgekommen, ist die Gesellschaft nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen berechtigt, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären. Am 31. Dezember 2025 lag der Anteil ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre im Aktienregister der Gesellschaft bei 27,3 %. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Maßnahmen ergriffen, um den Ausländeranteil zu begrenzen. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Im Rahmen der jährlichen Aktienbeteiligungsprogramme für Mitarbeitende und Führungskräfte bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von bis zu zwei Jahren.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10 % der Stimmrechte

Der Gesellschaft lagen per 31. Dezember 2025 folgende Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 % der Stimmrechte übersteigen:

- Kühne Aviation GmbH, Hamburg, Deutschland: 15,01 % (Meldung vom 6. Juli 2022)

Inhaberinnen und Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind bei der Gesellschaft nicht vorhanden.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihrer Mitarbeiterprogramme Aktien an Mitarbeitende ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitenden unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeitenden können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionärinnen und Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung ausüben.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung beziehungsweise Abberufung der Vorstandsmitglieder und Änderung der Satzung

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitz des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung durch die Aktionärinnen und Aktionäre vertretenen Grundkapitals, sofern nicht die Satzung oder zwingende Vorschriften des Aktiengesetzes etwas Abweichendes bestimmen (§ 18 Abs. 1 der Satzung). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 11 Abs. 4 der Satzung). Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat bei Ausübung oder nach Ablauf eines Genehmigten Kapitals ermächtigt, § 4 der Satzung entsprechend anzupassen.

**Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen**

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2025 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 1.000.000.000,00 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 90.279.037,44 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2024 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2029 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 100.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeitenden gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft im Berichtszeitraum in Höhe von 2.473.528,32 EUR Gebrauch, um 966.222 neue Aktien auszugeben.

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2025 über ein bedingtes Kapital aus dem Jahr 2022 in Höhe von 306.044.326,40 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Mai 2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf die Inhaberinnen und Inhaber oder auf den Namen lautende Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.750.000.000,00 EUR zu begeben und den Inhaberinnen und Inhabern beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubigern solcher Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise

Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 306.044.326,40 EUR zu gewähren. Das Grundkapital der Gesellschaft wurde dementsprechend durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 um bis zu 306.044.326,40 EUR durch Ausgabe von bis zu 119.548.565 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht. Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats im September 2025 durch Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 600.000.000,00 EUR teilweise Gebrauch gemacht. Wandlungsrechte aus den ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen wurden bislang noch nicht ausgeübt, weshalb das von der Hauptversammlung am 10. Mai 2022 beschlossene bedingte Kapital in Höhe von 306.044.326,40 EUR unverändert fortbesteht.

Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem jeweils festzusetzenden Wandlungs- oder Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch gemacht wird oder zur Wandlung verpflichtete Inhaberinnen und Inhaber oder Gläubigerinnen und Gläubiger von Schuldverschreibungen ihre Verpflichtung zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren, und soweit jeweils nicht ein Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen – sofern sie durch rechtzeitige Ausübung bis zum Beginn der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft entstehen – vom Beginn des vorhergehenden Geschäftsjahres, ansonsten jeweils vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- oder Optionsrechten, durch die Erfüllung von Wandlungspflichten oder durch die

Ausübung von Andienungsrechten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Von der Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und Erwerb eigener Aktien [➔ Konzernabschluss, Erläuterung 33.](#)

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Das von der Gesellschaft betriebene Euro-Medium-Term-Note(EMTN)-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel, wonach Gläubigerinnen und Gläubiger von darunter ausgegebenen Anleihen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Der Kontrollwechsel ist an die unter dem EMTN-Programm näher definierten Begriffe der Kontrolle und eine innerhalb eines Kontrollwechselzeitraums stattfindende Ratingherabstufung aufgrund des Kontrollwechsels geknüpft. Unter diesem Programm sind mit Stand zum 31. Dezember 2025 nachfolgend aufgelistete Anleihen ausstehend.

- Anleihe über 1.000 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 29. Mai 2026
- Anleihe über 900 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 16. Mai 2027
- Anleihe über 850 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 11. Februar 2028
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 3. September 2028
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2029
- Anleihe über 750 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 21. Mai 2030
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 3. September 2032



Die Anleihe mit Endfälligkeit zum 29. Mai 2026 wurde bereits zum 2. März 2026 vorzeitig zurückgezahlt. Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 12. August 2075 begeben, die ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet. Die Hybridanleihe wurde fristgerecht am 19. Dezember 2025 gekündigt und am 12. Februar 2026 vorzeitig zurückgezahlt. Im Januar 2025 hat die Deutsche Lufthansa AG eine weitere Hybridanleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 15. Januar 2055 begeben. Auch diese Hybridanleihe beinhaltet die beschriebene Kontrollwechselklausel. Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG einen Kreditvertrag über 2,5 Mrd. EUR sowie weitere Schuld-scheindarlehnungsverträge abgeschlossen, die ähnliche Kontrollwechselklauseln beinhalten. Davon sind zum 31. Dezember 2025 insgesamt noch 429 Mio. EUR ausstehend. Im September 2025 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Wandelanleihe über 600 Mio. EUR mit Fälligkeit am 10. September 2032 begeben. Die Bedingungen der Anleihe beinhalten eine Kontrollwechselklausel, wonach der Wandlungspreis angepasst wird und Gläubigerinnen und Gläubiger im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Ein Kontrollwechsel tritt ein, wenn eine Person oder mehrere Personen die Kontrolle über die Deutsche Lufthansa AG erlangen oder im Fall eines Pflichtangebots für Stammaktien eine Situation eintritt, in der Stammaktien zusammen insgesamt mehr als 50 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG gewähren.

Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmenden für den Fall eines Übernahmeangebots

Für den Fall eines im Anstellungsvertrag näher definierten Kontrollwechsels bei der Deutschen Lufthansa AG haben Vorstandsmitglieder und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten ab dem Kontrollwechsel zu kündigen.

Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Die Höhe der Abfindung darf dabei 100 % der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten. ➤ [Vergütungsbericht](#).

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

Die nach § 289f HGB und § 315d HGB für börsennotierte Aktiengesellschaften geforderte Erklärung zur Unternehmensführung wurde abgegeben und auf der Website der Gesellschaft unter http://www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung öffentlich zugänglich gemacht.



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

107 Über diese nichtfinanzielle Erklärung

109 ERS2 – Allgemeine Angaben

- 109 Grundlagen für die Erstellung
- 112 Governance
- 125 Strategie
- 148 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

161 E1 – Klimawandel

- 161 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
- 161 Strategie und Governance
- 162 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 169 Kennzahlen und Ziele

174 E2 – Umweltverschmutzung

- 174 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
- 174 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 177 Kennzahlen und Ziele

178 E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

- 178 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
- 178 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 182 Kennzahlen und Ziele
- 185 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt

196 Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852

201 S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

- 201 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
- 201 Strategie
- 203 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 209 Kennzahlen und Ziele

213 S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

- 213 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
- 214 Strategie
- 216 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 221 Kennzahlen und Ziele

221 S4 – Konsumenten und Endverbraucher

- 221 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
- 221 Strategie
- 224 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 233 Kennzahlen und Ziele
- 233 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Soziales

237 G1 – Unternehmensführung

- 237 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick
- 237 Governance
- 238 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 245 Kennzahlen und Ziele
- 250 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Governance



Nachhaltigkeit ist Bestandteil der Unternehmensstrategie der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group versteht Nachhaltigkeit als wesentliches Element ihrer unternehmerischen Verantwortung und strategischen Ausrichtung. Auch in einem Umfeld, das von wachsender regulatorischer Dynamik und Unsicherheiten geprägt ist, hält die Lufthansa Group an ihren grundlegenden Prinzipien fest. Sie folgt ihrem Leitbild: Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Wirtschaftsräume auf nachhaltige Weise. Dieser Anspruch leitet ihr Handeln – selbst in Zeiten sich stetig wandelnder Rahmenbedingungen.

Als führendes Unternehmen in einer emissionsintensiven Branche ist sich die Lufthansa Group ihrer Verantwortung bewusst, die Transformation hin zu einer nachhaltigeren Zukunft voranzutreiben. Die Luftfahrtindustrie steht vor großen Herausforderungen: hoher Energiebedarf, nicht ausreichend vorhandene nachhaltige Technologien, komplexe globale Lieferketten bei zunehmendem Druck zur Dekarbonisierung sowie soziale Herausforderungen, wie die Gewinnung und Bindung von Talenten, die Bewältigung demografischer Veränderungen und die Förderung langfristiger Beschäftigungsfähigkeit. Parallel dazu prägen geopolitische Unsicherheiten, neue regulatorische Anforderungen und eine Transformation hin zu nachhaltigen Geschäftsmodellen die strategische Agenda.

Die Lufthansa Group strebt an, den Wandel hin zu einer nachhaltigeren Luftfahrtbranche aktiv mitzugestalten und neue Maßstäbe zu setzen. Innovation und Digitalisierung sind dabei wesentliche Hebel, um nachhaltigere Lösungen zu entwickeln und langfristig zu verankern. Zusätzlich fördert sie soziale Aspekte und eine wertschätzende Unternehmenskultur, um attraktive und sichere Arbeitsbedingungen zu schaffen. Ebenso essenziell sind der kontinuierliche Dialog mit Stakeholdern und die Einhaltung unternehmensweiter Standards, um wirtschaftlichen Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung in Einklang zu bringen.

Seit dem Geschäftsjahr 2024 berichtet die Lufthansa Group gemäß den Anforderungen der European Sustainability Reporting Standards (ESRS), um Transparenz gegenüber Investoren und anderen Stakeholdern zu schaffen und die Vergleichbarkeit ihrer Nachhaltigkeitsleistungen zu fördern.

Die Lufthansa Group setzt sich anspruchsvolle Nachhaltigkeitsziele

Die Lufthansa Group verfolgt ambitionierte Ziele in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung und unterlegt diese mit konkreten Maßnahmen.

Im Umweltbereich liegt der Schwerpunkt auf der Reduktion von CO₂-Emissionen sowie des Fluglärms durch den Betrieb von Flugzeugen sowie auf der Förderung eines CO₂-neutralen Geschäftsbetriebs am Boden, der Entwicklung von innovativen technischen Lösungen wie dem Ausbau emissionsärmerer Technologien und dem Einsatz zirkulärer und nachwachsender Materialien, wie zum Beispiel durch den Austausch von Einweg- gegen wiederverwendbare Materialien.

Als Arbeitgeber und Geschäftspartner ist der verantwortungsvolle Umgang mit den Mitarbeitenden und entlang der Wertschöpfungskette für die Lufthansa Group von besonderer Bedeutung, um die Loyalität der bestehenden Mitarbeitenden zu stärken und Talente von außerhalb des Unternehmens zu gewinnen. Die Lufthansa Group fördert daher faire und sichere Arbeitsbedingungen und stärkt Vielfalt und Chancengleichheit. Durch stringente Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten sollen Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien eingehalten werden. Dies umfasst die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, die Förderung des Einsatzes nachhaltiger Materialien sowie die Überprüfung von Arbeitsbedingungen und Umweltpraktiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Darüber hinaus möchte die Lufthansa Group durch die Förderung einer inklusiven Unternehmenskultur sowie höchster Standards im Bereich Corporate Governance gesetzeskonformes und integrires Handeln konzernweit in den Unternehmensstrukturen verankern.

Verantwortliches Handeln wird durch strategische Partnerschaften und Nachhaltigkeitsinitiativen gestärkt

Die Lufthansa Group hat sich bereits 2002 den zehn Prinzipien des UN Global Compact für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung verpflichtet und setzt damit ein Zeichen für langfristiges Engagement sowie für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und eine nachhaltige Entwicklung. Zusätzlich engagiert sich das Unternehmen seit 2015 für die Umsetzung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und deren Sustainable Development Goals (SDGs). Um zur Erreichung dieser Ziele beizutragen, konzentriert sich die Lufthansa Group auf zehn SDGs, bei denen sie ihren negativen Einfluss reduzieren oder ihren positiven Effekt steigern kann. Eine detaillierte Übersicht der spezifischen Beiträge zu den SDGs ist im Anhang des Lageberichts enthalten. [↗ T221 SDG-Index.](#)

Darüber hinaus ist die Lufthansa Group langjähriges Mitglied der International Air Transport Association (IATA), des internationalen Dachverbands der Fluggesellschaften, und engagiert sich aktiv in dieser globalen Organisation für die Förderung von Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit in der Luftfahrtindustrie. Sie arbeitet eng mit anderen Mitgliedern zusammen, um gemeinsame Standards und Methoden zu entwickeln, umzusetzen, Innovationen voranzutreiben und die Transformation hin zu einer emissionsärmeren Luftfahrt aktiv mitzugestalten.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
Über diese nichtfinanzielle Erklärung



G24 Relevante Sustainable Development Goals (SDG) der Lufthansa Group

	SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen
	SDG 4: Hochwertige Bildung
	SDG 7: Bezahlbare und saubere Energie
	SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
	SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
	SDG 10: Weniger Ungleichheiten
	SDG 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion
	SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz
	SDG 16: Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen
	SDG 17: Partnerschaften zur Erreichung der Ziele

Externe Bewertungen

Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird überdurchschnittlich bewertet

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird auch im Berichtsjahr positiv bewertet und liegt in vielen Kategorien über dem Branchendurchschnitt:

G25 Nachhaltigkeitsratings und Indizes

Stand: 31.12.2025

 A	
 22,9 Medium Risk (12/2025)	
 B	
 C+ Prime Rating	 43 CSA Score von 100

Über diese nichtfinanzielle Erklärung

Die Deutsche Lufthansa AG erstellt und veröffentlicht die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit § 315b und § 315c HGB in Verbindung mit §§ 289c bis 289e HGB und der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und Art. 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/852 (EU-Taxonomie-Verordnung).

CSRD und ESRS als neuer europäischer Rahmen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) stellt eine erhebliche Erweiterung der bisherigen EU-Richtlinien zur nichtfinanziellen Berichterstattung dar. Sie trat am 5. Januar 2023 auf EU-Ebene in Kraft und ist durch die EU-Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen. Hierbei sollen unter anderem große kapitalmarktorientierte Unternehmen in der EU im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung dazu verpflichtet werden, umfassend über die Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeiten auf Nachhaltigkeitsaspekte sowie über die Einflüsse von Nachhaltigkeitsaspekten auf den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens zu berichten. Die Berichterstattung erfolgt auf Basis der European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die als delegierte Verordnung unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten gilt. Das nationale CSRD-Umsetzungsgesetz (CSRD-UmSG) befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren. Die Bundesregierung strebt eine 1:1-Umsetzung des aktualisierten CSRD-Entwurfs sowie der ergänzenden „Stop-the-Clock“-Richtlinie (EU) 2025/794 an, die bestimmte Berichtspflichten zeitlich verschiebt. Das Gesetz ist in Deutschland bis zum 31. Dezember 2025 noch nicht in Kraft getreten, weshalb für die Lufthansa Group weiterhin die bestehenden gesetzlichen Anforderungen des bestehenden Berichtsrahmens anzuwenden sind.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
Über diese nichtfinanzielle Erklärung



Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Deutschen Lufthansa AG ist erneut unter vollständiger Beachtung der ESRS erstellt

Die Lufthansa Group berichtet zum zweiten Mal freiwillig nach den Anforderungen der CSRD und der ESRS. Bereits im Geschäftsjahr 2024 wurde der Wechsel vom international anerkannten GRI-Standard auf das europäische Rahmenwerk vollzogen. Auch für das Geschäftsjahr 2025 erfolgt die Berichterstattung auf Basis der ESRS und teilweise unter Anwendung des Delegierten Rechtsakts zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2772 („Quick Fix“). Ziel ist die frühzeitige Vorbereitung auf die nationale Umsetzung der CSRD in deutsches Recht sowie eine strukturierte und vergleichbare Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Struktur und Methodik der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung

Die Deutsche Lufthansa AG legt wie im Vorjahr eine nichtfinanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernklärung gemeinsam als zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung vor. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Lufthansa Group ist ein integraler Bestandteil des Lageberichts. In Übereinstimmung mit den Anforderungen der ESRS wurden die wesentlichen Themen anhand ihrer Auswirkungen, ihrer Relevanz sowie der Bewertung potenzieller finanzieller Auswirkungen ausgewählt. Wesentliche Aspekte und Sachverhalte zu Umweltbelangen, Kundenbelangen, Arbeitnehmerbelangen, Sozialbelangen, Geschäftsethik und Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung und der Achtung der Menschenrechte sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette werden inhaltlich zusammengefasst und entsprechend den strukturellen Anforderungen der ESRS in vier Abschnitte gegliedert: allgemeine Angaben, Umwelt, Soziales und Governance.

Die einzelnen Abschnitte der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung orientieren sich ebenfalls an der Struktur der ESRS. Sämtliche ESRS-Anforderungen enthalten direkte Verweise auf relevante Abschnitte und Paragraphen des entsprechenden ESRS.

Im ersten Abschnitt wird ein Überblick über die grundlegende Vorgehensweise bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung, einschließlich der Darstellung der Wertschöpfungskette, der Einbindung der Stakeholder sowie der Wesentlichkeitsanalyse und angewandten Methodik gegeben. Angaben zu der Strategie der Lufthansa Group, dem Geschäftsmodell und der Unternehmensführung aus dem übergreifenden Standard ESRS 2 sind ebenfalls in den Allgemeinen Angaben enthalten.

Im Bereich Umwelt werden umfassende Informationen zu den ökologischen Maßnahmen bereitgestellt und es wird den Anforderungen der Berichterstattungspflichten im Sinne der geltenden EU-Taxonomie-Verordnungen Rechnung getragen. Der Abschnitt umfasst unter anderem Klimawandel, Umweltverschmutzung sowie Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sowie die EU-Taxonomie. Neben den ESRS- und EU-Taxonomie-Anforderungen stellt die Lufthansa Group auch weiterführende unternehmensspezifische Informationen zu den Themen Lärmverschmutzung sowie Austausch von Einwegplastikartikeln und Einwegaluminiumartikeln bereit.

Der Abschnitt Soziales enthält Angaben zu den eigenen Mitarbeitenden der Lufthansa Group sowie zu Arbeitsbedingungen innerhalb der Wertschöpfungskette und Maßnahmen im Bereich der Kundinnen und Kunden.

Der Bereich Governance widmet sich den Maßnahmen zur verantwortungsvollen Unternehmensführung. Dazu gehören unter anderem die Compliance- und Risikomanagementsysteme sowie Maßnahmen zur Förderung von ethischem Geschäftsverhalten.

Überleitung der Nachhaltigkeitsaspekte zwischen den HGB-Anforderungen und dem ESRS-Rahmenwerk sowie Verortung der Aspekte

T046 Nachhaltigkeitsaspekte der Lufthansa Group im Jahr 2025 | §§ 289c und 315c HGB

HGB-Nachhaltigkeitsaspekte	Themenkapitel im Bericht
Umweltbelange	E1 Klimawandel
	E2 Umweltverschmutzung
	E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
	EU-Taxonomie
Arbeitnehmerbelange	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
Sozialbelange	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
	S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
	S4 Kunden und Endverbraucher
	S4 Kunden und Endverbraucher
Einhaltung der Menschenrechte	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
	S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
	S4 Kunden und Endverbraucher
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	G1 Unternehmensführung

Ergänzend zur gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts, der mit dem Bericht über die Lage der Gesellschaft zusammengefasst ist, hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf freiwilliger Basis damit beauftragt, eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung durchzuführen.



**Bedeutsamste nichtfinanzielle Kennzahlen
der Deutschen Lufthansa AG**

Die Deutsche Lufthansa AG ist als Mutterunternehmen zudem zu weiterführenden nichtfinanziellen Angaben verpflichtet. Dies betrifft insbesondere die Berichterstattung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die durch das 2017 in Kraft getretene deutsche CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz auch für die Deutsche Lufthansa AG als Mutterunternehmen verpflichtend wurde.

Für die im Berichtsjahr abzugebende nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 289b bis e HGB wurde im Lagebericht die integrierte Darstellung gewählt. Bei den vorstehenden Ausführungen im Lagebericht gelten alle Angaben, Regelungen, dargestellten Prozesse und Kennzahlen stets für die Lufthansa Group einschließlich der Deutschen Lufthansa AG. Es wurden keine zusätzlichen Aspekte nach dem deutschen CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz identifiziert, die ausschließlich für die Deutsche Lufthansa AG gelten.

**T047 Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren
der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025 | §§ 289b
bis e HGB**

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren		2025	2024
Gesamtanzahl der Beschäftigten	Personenanzahl	38.007	37.903
	Boden	13.933	13.439
	Kabine	19.271	19.590
	Cockpit	4.803	4.874
Beschäftigte nach Geschlecht			
Männlich	%	41,6	40,4
Weiblich	%	58,4	59,6
Anteil der Frauen in oberen Führungspositionen („Leadership Circle“ ¹⁾)			
	%	27,4	26,3
Quote berichtspflichtiger Arbeitsunfälle	Pro 1 Mio. Arbeitsstunden	9,7	11,0
Engagement Index		3,8	3,7
Gramm CO ₂ pro Revenue-Tonnenkilometer (RTK)	gCO ₂ pro RTK	836	861
Scope-1-Treibhausgasemissionen aus dem Flugbetrieb	CO ₂ e in Tausend Tonnen	14.193	14.256

¹⁾ „Leadership Circle“ beinhaltet die oberste Führungsebene in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

**ESRS2 – Allgemeine
Angaben**

Grundlagen für die Erstellung

**BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung
der Nachhaltigkeitserklärung**

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung 2025 der Deutschen Lufthansa AG wurde für alle konsolidierten Rechteinheiten mit operativer Geschäftstätigkeit erstellt. Somit umfassen die konsolidierten quantitativen und qualitativen Daten zu den Themen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung die Muttergesellschaft Deutsche Lufthansa AG und die von der Lufthansa Group kontrollierten Tochtergesellschaften. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden als Teil der Wertschöpfungskette betrachtet.

Im Allgemeinen entspricht der Berichtsumfang den gleichen Anforderungen wie die Finanzberichterstattung. Es gibt jedoch zwei Abweichungen: Zum einen ist der Berichtsumfang der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) der EU auf alle Tochtergesellschaften mit operativer Geschäftstätigkeit beschränkt, da diese die relevanten rechtlichen Einheiten für die Berichterstattung über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind. Zum anderen hat die Lufthansa Group für finanziell nicht konsolidierte Tochtergesellschaften geprüft, ob diese Tochtergesellschaften zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beitragen. Dies war für das Geschäftsjahr 2025 nicht der Fall.

Zum Beginn des Geschäftsjahres 2025 wurde Lufthansa Industry Solutions, die bislang Teil des Geschäftsfelds Technik war, den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH wurde im Juli 2024 verkauft. Aus Wesentlichkeitsgründen wurde auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen verzichtet.

G26 Wertschöpfungskette der Lufthansa Group

Geschäftsfelder: Passagier-Airlines, Fracht und Logistik, Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen: IT-Dienstleistungen, Flugschulen, Verwaltung

Geschäftsbeziehungen:

Privat- und Geschäftsreisende, Geschäftspartner, Firmenkunden, Mitarbeitende, Trainingsteilnehmende der Flugschulen, externe Airlines, Lieferanten, Flughafenservices/Systempartner, Speditionsunternehmen, Dienstleister für Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung, Entsorger und Wiederverkäufer

Geschäftsaktivitäten:**Vorgelagert**

- Beschaffung von Flugzeugen/Flugzeugteilen, Treibstoff
- Materialien und Dienstleistungen an Flughäfen
- Anlieferung von Fracht

Eigene Geschäftstätigkeit

-  Passagier- und Frachtflüge Kurz-, Mittel- und Langstrecken
-  Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung
-  Verwaltung
-  IT-Dienstleistungen
-  Flugschulen

Nachgelagert

- Weiterführende Reiseleistungen im Flugsegment
- Auslieferung von Fracht
- Abwicklung, Entsorgung und Recycling von Flugzeugen sowie weiteren Materialien

Geografie:

→ Global

- Zentrale: Frankfurt am Main, Deutschland
- Flughafen-Drehkreuze: Frankfurt am Main, München, Zürich, Wien, Brüssel
- Flüge nach Europa, Nord-, Mittel- und Südamerika, Afrika, in den asiatisch-pazifischen Raum und den Nahen Osten; Punkt-zu-Punkt-Verkehr in Europa
- Globale Fracht- und Logistik-Dienstleistungen
- Flugzeugüberholung und Technik-Werkstätten: asiatisch-pazifischer Raum, Europa, Naher Osten, Afrika, Nord-, Mittel- und Südamerika

→ Global

Die operativen Segmente der Lufthansa Group üben unterschiedliche Geschäftsaktivitäten aus, die zu Unterschieden in ihrer Wertschöpfungskette führen. Nachfolgend sind die Wertschöpfungsketten für die drei Geschäftsfelder der Lufthansa Group sowie für weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen beschrieben:

Geschäftsfelder Passagier-Airlines sowie Logistik**Vorgelagerte Wertschöpfungskette:**

- Beschaffung und Leasing von Flugzeugen, Treibstoffen und anderen Gütern und Dienstleistungen für Boden- und Bordservice, Frachttransport und Logistikdienstleistungen

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung der Produkte und Services, Verkauf von Flugzeugen
- Entsorgung und Einspeisung von Materialien, wie Bordabfällen, in externe Recyclingkreisläufe
- Transport, Abfertigung und Auslieferung von Produkten

Geschäftsfeld Technik – Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung**Vorgelagerte Wertschöpfungskette:**

- Beschaffung von Komponenten, Triebwerken, Ersatzteilen, Betriebsstoffen, Werkzeugen

- Einkauf von gebrauchten Geräten, beispielsweise aus der Flugzeugdemontage, zur Gewinnung von Ersatzteilen, unbrauchbarem Material zur Überholung zur Wiederverwendung, Einkauf von Leistungen zur Wartung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair & Overhaul, MRO)

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung weiterer Produkte und Dienstleistungen für, unter anderem, kommerzielle, staatliche und Sondereinsätze – beispielsweise VIP-Flugzeuge
- Zuführung nicht reparierbarer Flugzeugteile und -materialien einschließlich seltener Erden in externe Recyclingkreisläufe; Entsorgung von gefährlichen Stoffen, Chemikalien, Industrieabfällen und Abwässern



Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Digitale Geschäfts- und IT-Lösungen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Beschaffung von Hardware-Ausrüstung und Betriebsmitteln
- Einkauf von IT-Infrastruktur und Software (zum Beispiel Server, Datenbanken, Standardprogramme)
- Strategische IT-Beratung und Systemkonzeption
- Entwicklung und Integration individueller Softwarelösungen

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung und Betrieb der IT-Lösungen inklusive Managed Services
- Schulung und Support für Anwender
- Optimierung bestehender Systeme und Prozesse
- Entsorgung oder Wiederverwertung ausgemusterter Hardware und Ressourcen

Flugschulen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Beschaffung von Hardware-Ausrüstung, Simulatoren und Betriebsmitteln
- Kauf von Computerprogrammen und IT-Infrastrukturdienstleistungen
- Beschaffung und Leasing von Flugzeugen, Treibstoffen und anderen Waren und Dienstleistungen für Schulungen

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Nutzung der digitalen Lösungen und verschiedenen Geräte sowie Schulungen
- Entsorgung oder Wiederverkauf von ausgemusterter Hardware-Ausrüstung, Simulatoren, Schulungsflugzeugen, Abfall und Wasser

Geschäftsbeziehungen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette:

- Lieferanten
- Dienstleister für Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung, Speditionsunternehmen
- Flughafenservices/Systempartner

Nachgelagerte Wertschöpfungskette:

- Privat- und Geschäftsreisende
- Geschäftspartner sowie Firmenkundinnen und -kunden
- Externe Airlines
- Flughafenservices/Systempartner
- Entsorger und Wiederverkäufer

Die Lufthansa Group macht von der Möglichkeit Gebrauch, bestimmte Informationen, die sich auf geistiges Eigentum, Fachwissen oder die Ergebnisse von Innovationen beziehen, in ihrer Berichterstattung auszulassen. Das Unternehmen beruft sich zudem auf die geltende Ausnahmeregelung und macht davon Gebrauch, keine Angaben zu bevorstehenden Entwicklungen oder sich in Verhandlungsphasen befindlichen Angelegenheiten zu tätigen.

BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen

Zeithorizonte orientieren sich am Risikomanagement der Lufthansa Group

Die Zeithorizonte für das Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen orientieren sich am Risikomanagement der Lufthansa Group. Der kurzfristige Zeithorizont entspricht einem Kalenderjahr. Der mittelfristige Zeithorizont weicht von der Definition der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) ab und umfasst mehr als ein, aber weniger als vier Jahre. Zeithorizonte, die länger als vier Jahre sind, werden als langfristig definiert. Die Lufthansa Group verwendet die unternehmenseigenen Zeithorizont-Definitionen, um konzernweite Konsistenz in allen Risikobewertungen zu gewährleisten – unabhängig von der Art des Risikos.

Schätzungen und Quellen zur Wertschöpfungskette variieren für einige Metriken

Für einige Metriken verwendet die Lufthansa Group indirekte Quellen zur Schätzung von Daten zur Wertschöpfungskette. Eine Auflistung aller Datenpunkte, bei denen Schätzungen

zur Annäherung an Wertschöpfungsketteninformationen verwendet werden, findet sich in den Berechnungsgrundlagen wieder. Für das Berichtsjahr wurden im Rahmen der Datenerhebungs- und -berechnungsprozesse keine Datenpunkte mit hoher Mess- oder Ergebnisunsicherheit identifiziert. Die Methodik und der entsprechende Genauigkeitsgrad werden – genauso wie Einzelheiten zu den Quellen von Bewertungs- oder Messunsicherheiten sowie Annahmen, Näherungswerte und Ermessensentscheidungen – in den themenspezifischen Kapiteln unter den jeweiligen Berechnungsgrundlagen beschrieben.

Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen

Für etwaige Anpassungen der Finanzdaten der Lufthansa Group ist das Corporate Accounting verantwortlich. Etwaige Änderungen an diesen Zahlen werden in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nicht zusätzlich beschrieben. Bei nachhaltigkeitsbezogenen Daten wird individuell entschieden, ob Zahlen angepasst werden sollen. Die Entscheidungen basieren jeweils auf dem Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen mangelnder Vergleichbarkeit mit früheren Zeiträumen und erhöhter Genauigkeit durch zusätzliche Informationen. Wenn Zahlen angepasst werden, wird dies im Bericht an der entsprechenden Stelle angegeben. Überarbeitete Vergleichszahlen und die entsprechenden Unterschiede zwischen früheren und aktuellen Zahlen oder die Erklärung, dass die Erstellung von Vergleichszahlen nicht praktikabel ist, werden im Rahmen der themenspezifischen Kapitel beschrieben.

Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen

Sollte die Lufthansa Group Mess- oder Berechnungsfehler bei ihrer Berichterstattung feststellen, wird im darauffolgenden Bericht auf diese Fälle hingewiesen. Im Rahmen der laufenden Berichts- und Prüfprozesse wurden für die aktuelle Periode keine Fehler aus der Vorperiode identifiziert. Die Vergleichsinformationen bleiben unverändert bestehen.



Governance



GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane



Aufgaben und Zuständigkeiten der Mitglieder der Leitungs- und Aufsichtsorgane der Deutschen Lufthansa AG

Die Deutsche Lufthansa AG wird über die in Deutschland für Aktiengesellschaften gesetzlich vorgeschriebene Leitungs- und Überwachungsstruktur geführt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und legt die strategische Ausrichtung fest.

Der Aufsichtsrat bestellt den Vorstand, berät ihn bei der Leitung des Unternehmens und überwacht seine Tätigkeit. Er entscheidet ferner über das System und die Höhe der Vergütung des Vorstands. Die Geschäftsordnung für den Vorstand enthält einen Katalog von Geschäften, für die der Vorstand die vorherige Zustimmung des Aufsichtsrats benötigt. Jährlich genehmigt der Aufsichtsrat darüber hinaus die Strategie des Unternehmens, die wesentlichen Eckdaten des Budgets für das Folgejahr sowie die mittelfristige Finanzplanung des Konzerns.

Der Vorstand erstattet dem Aufsichtsrat regelmäßig Bericht. So informiert der Vorstand den Aufsichtsrat sowohl in den Aufsichtsratssitzungen als auch in der Regel monatlich zwischen den Sitzungen über die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group. Der Aufsichtsrat sowie der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus jeweils mindestens einmal im Jahr Berichte, insbesondere zu den Themen Compliance, Risikomanagement, interne Kontrollsysteme und IT Security.

Vorstand und Aufsichtsrat verantworten und überwachen die Nachhaltigkeitsleistung der Lufthansa Group

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG ist für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts nach CSRD zuständig und stellt die Integration nachhaltigkeitsbezogener Themen in Bezug

auf Umwelt, Soziales und Unternehmensführung in die Strategie sowie die Festlegung nachhaltigkeitsbezogener Unternehmensziele sicher. Dies umfasst auch die Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie die Überwachung der Fortschritte.

Dem Aufsichtsrat obliegt die Überwachung der Unternehmensführung auch in Bezug auf eine nachhaltige Unternehmensführung. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat in den Aufsichtsratssitzungen mindestens viermal im Jahr über die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group, einschließlich wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich nachhaltigkeitsbezogener Themen und Fragestellungen. Das Ressort Nachhaltigkeit wird im Vorstand vom Chief Technology Officer verantwortet.

Der Aufsichtsrat legt jährlich Ziele für die einjährige variable Vergütung (Short Term Incentive, STI) und die mehrjährige variable Vergütung (Long Term Incentive, LTI) des Vorstands fest. Bei der Festlegung der Ziele sowohl für den STI als auch für den LTI werden Nachhaltigkeitsziele mit einer Gewichtung von 20 % bestimmt. Die Zielerreichung für die Nachhaltigkeitsziele wird auf der Basis der vom Aufsichtsrat jeweils zu Beginn der Performanceperiode im Rahmen der Festlegung der Zielwerte festgelegten Methodik ermittelt und am Ende der Performanceperiode durch den Aufsichtsrat festgestellt. Im Falle wesentlicher Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Der Vorstand informiert zudem mindestens einmal im Jahr den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über die Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen. Der Prüfungsausschuss überwacht unter anderem die Wirksamkeit der Internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme auf der Basis der Berichterstattung durch den Fachbereich. Der Prüfungsausschuss wird zudem über die berichtspflichtigen Inhalte der Abschlussprüfung inklusive der Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert.

ESG-Ausschuss berät Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat hat unter anderem einen Ausschuss für Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Environmental, Social, Governance, ESG) eingerichtet. Dieser berät den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand rund um die Themen Umwelt, Soziales und gute Unternehmensführung, die für eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sind. Dazu zählen insbesondere auch die Chancen und Risiken in den ESG-Bereichen. Der ESG-Ausschuss besteht aus vier paritätisch besetzten Mitgliedern. Im Geschäftsjahr 2025 waren es die Aufsichtsratsmitglieder Erich Clementi (Vorsitz), Sara Grubisic, Marvin Reschinsky und Angela Titzrath.

Zuständigkeiten für Auswirkungen, Risiken und Chancen sind unternehmensweit definiert

Die Zuständigkeiten für Auswirkungen, Risiken und Chancen bei der Lufthansa Group sind im Geschäftsverteilungsplan des Vorstands, den Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie den entsprechenden Richtlinien des Unternehmens klar definiert. So ist der Chief Technology Officer explizit mit der Überwachung von Umwelt-, Klima- und sozialen Auswirkungen betraut. Die Abteilung Corporate Responsibility bearbeitet übergeordnet die Themen Nachhaltigkeitsstrategie, -berichterstattung und -ratings, Emissionsmanagement sowie Nachhaltigkeitskommunikation in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachbereichen der Lufthansa Group und berichtet direkt an den Chief Technology Officer. Die Abteilung Corporate Controlling berichtet direkt an den Chief Financial Officer und verantwortet das Management von Finanz- und Nachhaltigkeitsrisiken. Auf Vorstandsebene sind diesbezüglich Regelungen in der Geschäftsordnung des Vorstands festgehalten.

Der Aufsichtsrat befasst sich mindestens einmal im Jahr auch mit Nachhaltigkeitsthemen, insbesondere bei der jährlichen Diskussion und Genehmigung der Unternehmensstrategie, und bezieht ESG-Aspekte in seine Entscheidungen ein. Der beim Aufsichtsrat verankerte ESG-Ausschuss tagt mindestens



zweimal im Jahr und berät über nachhaltige Unternehmensführung und nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen und spiegelt diese Verantwortlichkeiten im Governance-Rahmen des Unternehmens wider.



Für das Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden spezielle Kontrollen und Verfahren eingesetzt. Der Vorstand verantwortet in Abstimmung mit der Abteilung Corporate Responsibility und dem allgemeinen Risikomanagement des Unternehmens die Überwachung und Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen. Der Aufsichtsrat, insbesondere der ESG-Ausschuss, berät und überwacht den Vorstand dabei. Dieses Zusammenspiel trägt zu einer konsequenten Überwachung und Steuerung von finanziellen und nichtfinanziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen bei.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken sind Teil des Risikomanagements der Lufthansa Group

Das Konzernrisikomanagement ist für die Implementierung einheitlich geltender Standards und Methoden, für die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagementprozesses sowie für das gesamte Risikomanagementberichtsweisen der Lufthansa Group verantwortlich. Die fachliche Zuständigkeit für das konzernweit einheitliche Risikomanagementsystem liegt im Bereich Corporate Controlling.

Der Risikomanagementausschuss der Lufthansa Group soll sicherstellen, dass Prozesse, Strukturen und Regelwerke etabliert sind, um Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig zu erkennen, zu bewerten, zu steuern und zu überwachen. Dies schließt Risiken, die im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten stehen, mit ein. Nachhaltigkeitsbezogene Risiken werden im Rahmen des Risikomanagementsystems der Lufthansa Group überwacht, das vom Konzernrisikomanagement koordiniert wird. Die Risikobewertung wird mindestens jährlich durchgeführt. Die Risiken werden vierteljährlich an den Vorstand berichtet und jährlich im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats besprochen. Der Risikomanagementausschuss handelt im Auftrag

des Vorstands und berichtet an ihn. Darüber hinaus berichtet der verantwortliche Leitende des Bereichs Corporate Controlling Risiken direkt an den Chief Financial Officer.

In allen einbezogenen Gesellschaften sind Risikomanagementbeauftragte durch die jeweiligen Vorstände beziehungsweise Geschäftsführungen ernannt. Sie stehen mehrmals im Jahr im Austausch mit dem Konzernrisikomanagement der Lufthansa Group. Außerdem stellen sie im Rahmen eines Risiko-Controllings die Abstimmung der risikorelevanten Informationen mit den Planungs- beziehungsweise Prognoseprozessen ihrer Gesellschaft sicher.

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

Zusammensetzung und Diversität der Mitglieder der Leitungs- und Aufsichtsorgane

Bestellung von Vorstandsmitgliedern beruht unter anderem auf Diversitätskonzept

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 setzte sich der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG aus fünf Personen zusammen:

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

Aus Sicht des Aufsichtsrats stellen die grundlegenden Eignungskriterien bei der Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für eine Vorstandsposition insbesondere die Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt dar. Dabei achtet der Aufsichtsrat im Rahmen des Auswahlprozesses auch auf Vielfalt (Diversity). Unter Vielfalt als Entscheidungspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende Profile und Berufserfahrungen, auch im internationalen Bereich, verschiedene Persönlichkeiten, eine angemessene Vertretung beider Geschlechter sowie eine hinreichende Altersmischung. Dem Vorstand sollen dabei entsprechend den gesetzlichen Vorgaben mindestens eine Frau und mindestens ein Mann angehören. Dafür hat der Aufsichtsrat ein Diversitätskonzept für die Zusammensetzung des Vorstands verabschiedet, das auf der Website der Lufthansa Group veröffentlicht ist. Maßgeblich für die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Mit der Zusammensetzung des Vorstands zum 31. Dezember 2025 erfüllt der fünfköpfige Vorstand nach Einschätzung des Aufsichtsrats die im Diversitätskonzept genannten Ziele. Neben langjährigen Erfahrungen innerhalb der Lufthansa Group bringen die Vorstandsmitglieder umfassende Kenntnisse und Erfahrungen aus unterschiedlichen, auch internationalen Tätigkeiten außerhalb der Lufthansa Group mit. Die unterschiedlichen Berufs-, Bildungs- und Lebenserfahrungen der Vorstandsmitglieder ergänzen sich gegenseitig. Die nachfolgende Darstellung umfasst detaillierte Angaben dazu.



T048 ESRS2 GOV-1 | Qualifikationsmatrix für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025

		Carsten Spohr	Michael Niggemann	Till Streichert	Grazia Vittadini	Dieter Vranckx	Stand der Umsetzung Diversitätskonzept 2025
Persönliche Eignung	Vorstandsressort	Vorsitzender des Vorstands	Personal & Recht, Arbeitsdirektor	Finanzen	Chief Technology Officer	Chief Commercial Officer	
	Internationale Erfahrung	Europa, Nordamerika, Asien	Europa	Europa, Afrika	Europa	Europa, Nordamerika, Asien	In seiner Gesamtheit mehrjährige internationale Führungserfahrung
Diversity	Geburtsdatum	16.12.1966	02.04.1974	16.10.1973	23.09.1969	06.03.1973	Ø 54 Jahre Spanne 51–59 Jahre
	Geschlecht	männlich	männlich	männlich	weiblich	männlich	20 % w/80 % m
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Italienisch, Deutsch	Belgisch, Schweizerisch	
	Vorstandsmitglied seit	01.01.2011, Vorsitz seit 01.05.2014	01.01.2020	15.09.2024	01.07.2024	01.07.2024	
Fachliche Eignung	Luftfahrt	✓	✓	✓	✓	✓	
	Marketing/Vertrieb						
	Kunden/Markenführung	✓				✓	
	Politik/Verbandsarbeit	✓	✓			✓	
	Rechnungslegung/Abschlussprüfung		✓	✓			
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt	✓	✓	✓	✓		
	Digitalisierung/IT			✓	✓	✓	
	Personal/Organisation	✓	✓	✓	✓	✓	
	Nachhaltigkeit/ESG	✓	✓	✓	✓	✓	
	Recht/Compliance		✓				

Zusammensetzung des Aufsichtsrats fußt auf umfassendem Anforderungsprofil

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG besteht aus 20 Mitgliedern und setzt sich nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes jeweils aus zehn Vertretenden der Anteilseigner und der Arbeitnehmenden zusammen.

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung ein umfassendes Anforderungsprofil verabschiedet, das sowohl das vom Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) geforderte Kompetenzprofil als auch das nach § 289f HGB erforderliche Diversitätskonzept umfasst. In der Zusammensetzung des Aufsichtsrats zum 31. Dezember 2025 sind die genannten Ziele nach Einschätzung des Aufsichtsrats erfüllt. So ist der Aufsichtsrat insbesondere in seiner Gesamtheit mit dem Sektor Luftverkehr vertraut. Die Mitglieder bringen in ihrer Gesamtheit vielfältige spezifische Fachkenntnisse in die Gremienarbeit ein und verfügen über internationale Erfahrung oder besonderen Sachverstand in einem oder mehreren für das Unternehmen wichtigen Märkten außerhalb Deutschlands. Der Stand der Umsetzung des Anforderungsprofils ist im Detail in der folgenden Qualifikationsmatrix dargestellt.

T049 ESRS2 GOV-1 | 23 Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025

		Karl-Ludwig Kley	Christine Behle ¹⁾	Tim Busse ¹⁾	Erich Clementi	Karl Gernandt	Sara Grubisic ¹⁾	Sara Hennicken
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	kein Overboarding ³⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationale Erfahrung	Europa, Nordamerika, Asien	Europa		Europa, Nordamerika	Europa		Europa
Diversity	Geburtsdatum	11.06.1951	12.07.1968	06.11.1973	05.12.1958	21.07.1960	27.08.1971	15.07.1980
	Geschlecht	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Italienisch/ US-amerikanisch	Deutsch	Deutsch/Kroatisch	Deutsch
	Mitglied seit	07.05.2013	07.05.2013	29.07.2023	05.05.2020	09.05.2023	29.07.2023	07.05.2024
	max. 72 Jahre bei letzter Wahl	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fachliche Eignung	Luftfahrt	✓	✓	✓			✓	
	Marketing/Vertrieb/Kunden/Markenführung				✓		✓	
	Politik/Verbandsarbeit	✓	✓		✓	✓	✓	
	Führungs-/CEO-Erfahrung	✓	✓		✓	✓		✓
	Überwachung von Unternehmen	✓	✓		✓	✓		✓
	Finanzexperte							
	Rechnungslegung	✓				✓		✓
	Abschlussprüfung	✓				✓		✓
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt	✓				✓		✓
	Digitalisierung/IT				✓			✓
	Personal/Organisation	✓	✓	✓	✓	✓		✓
	Nachhaltigkeit/ESG				✓			✓
	Recht/Compliance	✓				✓	✓	

T049 ESRS2 GOV-1 | 23 Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025 (Fortsetzung)

		Christian Hirsch ¹⁾	Alexis von Hoensbroech	Jamila Jadran ¹⁾	Arne Christian Karstens ¹⁾	Carsten Knobel	Holger Benjamin Koch ¹⁾	Harald Krüger
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	kein Overboarding ³⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationale Erfahrung		Europa, Nordamerika			Europa		Europa, Nordamerika
Diversity	Geburtsdatum	21.12.1959	03.10.1970	19.06.1983	18.09.1983	11.01.1969	08.10.1976	13.10.1965
	Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Mitglied seit	29.07.2023	06.05.2025	29.07.2023	29.07.2023	09.01.2018	08.05.2018	05.05.2020
	max. 72 Jahre bei letzter Wahl	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fachliche Eignung	Luftfahrt	✓	✓	✓	✓		✓	
	Marketing/Vertrieb/Kunden/Markenführung		✓	✓		✓		✓
	Politik/Verbandsarbeit	✓	✓		✓	✓		✓
	Führungs-/CEO-Erfahrung		✓			✓		✓
	Überwachung von Unternehmen					✓		✓
	Finanzexperte							
	Rechnungslegung		✓			✓	✓	✓
	Abschlussprüfung		✓			✓		✓
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt		✓			✓	✓	✓
	Digitalisierung/IT			✓		✓		✓
	Personal/Organisation	✓	✓		✓	✓	✓	✓
	Nachhaltigkeit/ESG					✓		✓
	Recht/Compliance							

T049 ESRS2 GOV-1 | 23 Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025 (Fortsetzung)

	Marvin Reschinsky ¹⁾	Birgit Rohleder ¹⁾	Britta Seeger	Astrid Stange	Angela Titzrath	Klaus Winkler ¹⁾	Stand der Umsetzung
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²⁾	✓	✓	✓	✓	✓	100% AEV und 100% ANV
	kein Overboarding ³⁾	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationale Erfahrung			Europa, Asien	Europa	Europa, Nordamerika	
Diversity	Geburtsdatum	27.10.1992	21.09.1960	25.09.1969	27.12.1965	30.04.1966	29.12.1973
	Geschlecht	männlich	weiblich	weiblich	weiblich	weiblich	männlich
	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Mitglied seit	29.07.2023	08.05.2018	04.05.2021	05.05.2020	02.09.2020	08.05.2018
	max. 72 Jahre bei letzter Wahl	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fachliche Eignung	Luftfahrt	✓	✓			✓	In seiner Gesamtheit
	Marketing/Vertrieb/Kunden/Markenführung			✓	✓	✓	9
	Politik/Verbandsarbeit	✓	✓		✓	✓	15
	Führungs-/CEO-Erfahrung			✓	✓	✓	11
	Überwachung von Unternehmen	✓	✓	✓	✓	✓	12
	Finanzexperte						
	Rechnungslegung				✓		8
	Abschlussprüfung						6
	Interne Kontrollverfahren/Kapitalmarkt				✓	✓	9
	Digitalisierung/IT		✓	✓	✓	✓	9
	Personal/Organisation		✓	✓	✓	✓	16
	Nachhaltigkeit/ESG			✓	✓	✓	6
	Recht/Compliance				✓		4

¹⁾ Arbeitnehmervertretende.²⁾ Nach Einschätzung des Aufsichtsrats bestehen bei keinem Anteilseignervertretenden („AEV“ sowie bei keinem Arbeitnehmervertretenden („ANV“) konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten.³⁾ Im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.



Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten sind vorhanden

Nachhaltigkeit ist fester Bestandteil der strategischen Planung der Lufthansa Group. Die Zuständigkeit für Nachhaltigkeitsthemen ist einem Vorstandsmitglied im Geschäftsverteilungsplan direkt zugeordnet. Der Vorstand hat jederzeit Zugang zu externem Rat und kann Schulungen in Anspruch nehmen.

Die vorhandenen fachlichen Kompetenzen des Aufsichtsrats, die auch nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen umfassen, sind in der Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat zusammengefasst. So verfügen insbesondere die Mitglieder der Anteilseignerseite des ESG-Ausschusses des Aufsichtsrats sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in für die Lufthansa Group relevanten ESG-Themen. Die Aufsichtsratsmitglieder haben die Möglichkeit, Schulungsangebote wahrzunehmen. So bietet die Gesellschaft den Aufsichtsratsmitgliedern insbesondere im Vorfeld von Aufsichtsratssitzungen die Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen an. Zu den im Geschäftsjahr 2025 angebotenen Veranstaltungen gehörten insbesondere eine Besichtigung des im Neubau befindlichen Lufthansa Cargo Centers in Frankfurt sowie eine Führung durch ausgewählte Bereiche von Lufthansa Technik. Auch das Themenfeld Finanzierungsoptionen der Lufthansa Group wurde dem Aufsichtsrat ausführlich vorgestellt.

Die Nachhaltigkeitskompetenz im Vorstand und im Aufsichtsrat der Lufthansa Group ist unmittelbar mit dem Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Unternehmens verbunden. Der Vorstand befasst sich mit Nachhaltigkeitsaspekten und berücksichtigt diese bei seinen strategischen und operativen Entscheidungen. Der Aufsichtsrat erörtert mit dem Vorstand im Rahmen der Strategiediskussionen die Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group.

Der ESG-Ausschuss des Aufsichtsrats berät den Vorstand bei Fragen der nachhaltigen Unternehmensführung. Darüber hinaus stärken Schulungen der Mitglieder des Aufsichtsrats auch zu ESG-Themen ihre Kompetenz und sorgen dafür, dass wesentliche Nachhaltigkeitsthemen mit den strategischen Zielen und dem Risikomanagement der Lufthansa Group in Einklang gebracht werden.

GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden mehrmals im Jahr zu Nachhaltigkeitsaspekten informiert
Die Leitungs- und Aufsichtsorgane der Lufthansa Group, einschließlich der zuständigen Ausschüsse, werden über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit ESG-Themen sowie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung mehrmals jährlich informiert. Im Rahmen des Steuerkreises für das Nachhaltigkeitsberichterstattungsprojekt wurden die für die Berichterstattung relevanten Führungskräfte der ersten Führungsebene im Jahr 2025 sechsmal über den Fortschritt informiert und haben hierzu Entscheidungen getroffen.

Im Berichtsjahr fanden zwei Sitzungen des ESG-Ausschusses statt. Gegenstände der Sitzungen waren unter anderem die Weiterentwicklung der ESG-Strategie, das ESG-Framework und die ESG-Performance sowie die ESG-HR-Strategie inklusive der Initiative help alliance. Darüber hinaus wurden regulatorische Entwicklungen und ihre Implikationen für die Lufthansa Group behandelt, insbesondere der nichtfinanzielle Berichterstellungsprozess gemäß CSRD im Jahr 2025 mit Blick auf Organisation, Umsetzung und inhaltliche Anforderungen sowie ein Benchmark zur CSRD mit abgeleiteten

Handlungsempfehlungen. Im Kontext der Wesentlichkeitsanalyse wurden ESG-Fokusthemen wie der Dekarbonisierungspfad, der Status und die Kostenwirkungen nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel, SAF) sowie die „Green Fares“ und strategische Ansätze zur stärkeren Kundeneinbindung diskutiert. Ebenfalls legte der Chief Technology Officer den Vorstandsmitgliedern die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse zur Kenntnisnahme vor. Die Grundlage für die Berichterstattung bildete die im Berichtsjahr validierte doppelte Wesentlichkeitsanalyse, die Ergebnisse zu den identifizierten Risiken, Chancen und Auswirkungen zusammenfasst. Im Jahresverlauf wurde des Weiteren zur Umsetzung der nachhaltigkeitspezifischen Sorgfaltspflichten sowie zur Überprüfung der Effektivität der entsprechenden Richtlinien, Maßnahmen, Kennzahlen und Zielsetzungen Bericht erstattet.

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Lufthansa Group berücksichtigen bei der Überwachung der Unternehmensstrategie wichtige Transaktionen sowie im Rahmen des Risikomanagements systematisch die Auswirkungen, Risiken und Chancen, die im Zusammenhang mit ESG-Themen stehen. Im Rahmen der Gremienarbeit wird eine kontinuierliche Bewertung dieser Faktoren vorgenommen, um sicherzustellen, dass sie in die strategischen Entscheidungen des Unternehmens einfließen. Dabei werden potenzielle Kompromisse beziehungsweise Zielkonflikte zwischen den Auswirkungen, Risiken und Chancen sorgfältig abgewogen. Diese Bewertungen tragen dazu bei, dass Risiken frühzeitig identifiziert, Chancen genutzt und die langfristige Widerstandsfähigkeit des Unternehmens gestärkt werden.



Im Rahmen der strategischen Überwachung evaluieren die jeweiligen Fachgremien die Auswirkungen und Risiken in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung und streben an, dass Nachhaltigkeitsziele, wie die Dekarbonisierung und die Einhaltung regulatorischer Vorgaben, in die Unternehmensstrategie integriert werden. Prozessual erfolgt die Überwachung der einzelnen Themen durch Risikobewertungen sowie die Informationsweitergabe von Arbeitskreisen, die Meldungen an Fachgremien vornehmen, sofern Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifiziert werden. In den Fachgremien erfolgt dann eine Bewertung anhand von Risikofaktoren und Erfahrungswerten, um Maßnahmen abzuleiten.

Wesentliche Transaktionen der Lufthansa Group werden einer umfassenden Bewertung unterzogen, bei der Risiken und Chancen in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte analysiert werden. Dabei werden mögliche Zielkonflikte zwischen finanziellen Interessen und ESG-Kriterien explizit diskutiert, wodurch sichergestellt werden soll, dass langfristige Wertschöpfung und Nachhaltigkeitsverpflichtungen nicht im Widerspruch zueinander stehen. Ein Beispiel dafür ist, dass die Reduzierung des Einsatzes nicht erneuerbarer Rohstoffe in der Flugzeugherstellung und im eigenen Betrieb zwar zur Schonung natürlicher Ressourcen und zur Sicherung ihrer Verfügbarkeit für lokale Gemeinschaften beiträgt, jedoch kurzfristig mit höheren Kosten und technischen Herausforderungen verbunden sein kann. Das Risikomanagementsystem der Lufthansa Group integriert ESG-Risiken, einschließlich klimabezogener und Compliance-Risiken, in das übergeordnete Konzernrisikomanagement. Risikobewertungen werden mindestens einmal im Jahr auf Basis der durch das Konzernrisikomanagement definierten Methoden, Prozesse und Strukturen durchgeführt und den Aufsichtsgremien berichtet, um anhand der Risikobewertungen und der Ableitung von Handlungsempfehlungen fundierte Entscheidungen zu ermöglichen.

Im Berichtsjahr haben die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Lufthansa Group wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung umfassend betrachtet. Diese wurden in den Sitzungen des Vorstands und des Group Executive Committee, des Group Policy Committee (GPC) sowie im ESG- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats vorgestellt. Dabei wurden insbesondere strategisch relevante Kernthemen adressiert, die von zentraler Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens sind: der Klimawandel und seine Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit, die Einhaltung sozialer Standards in der Lieferkette sowie Fragen der guten Unternehmensführung und Compliance. Beim Thema des Klimawandels stand auch in diesem Jahr der Dekarbonisierungspfad im Vordergrund. Dabei wurde insbesondere die Beschaffungsstrategie für die nach wie vor gering vorhandenen nachhaltigen Flugkraftstoffe (SAF) besprochen. Weitere Themen umfassten die Fortschreibung des holistischen an die doppelte Materialitätsanalyse angelehnten ESG-Zielsystems und die kontinuierliche Überprüfung der Ziele mittels eines eigens eingerichteten „Strategic Performance Dialogs“ unter Vorsitz des Chief Technology Officer. Diese Schwerpunkte wurden systematisch in die strategischen Entscheidungen des Unternehmens integriert, um langfristige Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu identifizieren und zu steuern.

GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Nachhaltigkeitsziele sind in der Vergütung des Vorstands verankert

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus einer erfolgsunabhängigen und einer erfolgsabhängigen Vergütungskomponente zusammen. Die erfolgsunabhängige Vergütung umfasst eine jährliche Grundvergütung. Sie trägt der

Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Vorstandsmitglieder Rechnung. Zusätzlich umfasst die erfolgsunabhängige Vergütung Nebenleistungen und die Absicherung einer adäquaten Altersversorgung. Die erfolgsabhängige Vergütung setzt sich aus einer einjährigen variablen Vergütung und einer mehrjährigen variablen Vergütung zusammen.

Die einjährige variable Vergütung orientiert sich zu 20 % an Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen, für die der Aufsichtsrat jährlich Schwerpunktthemen festlegt. Als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele hat der Aufsichtsrat in den Vorjahren stets Ziele in den Bereichen „Kunden“ und „Mitarbeiter“ festgelegt und damit die Interessen der wesentlichen Interessengruppen berücksichtigt. Die Ziele „Kunden“ und „Mitarbeiter“ gehen seit dem Geschäftsjahr 2023 jeweils mit 10 % in die einjährige variable Vergütung ein. Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunden“ wurde im Geschäftsjahr 2025 die Flugplanstabilitätsrate der Lufthansa Group Netzwerk-Airlines herangezogen. Diese misst den Anteil der wie geplant stattfindenden Flüge basierend auf Flugstreichungen innerhalb von 90 Tagen vor dem Abflug. Streik- und geopolitisch bedingte Flugstreichungen werden in dieser Betrachtung ausgeschlossen, um externe Effekte auszuklammern. Für den Parameter „Mitarbeiter“ wird der sogenannte Engagement-Index betrachtet, der die Verbundenheit von Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, die Einsatzbereitschaft sowie die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst. [↗ S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen.](#)



Die mehrjährige variable Vergütung ist auf die Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Sie unterliegt einem vierjährigen Bemessungszeitraum und bemisst sich zu 20 % an strategischen und Nachhaltigkeitszielen. Für diese legt der Aufsichtsrat ebenfalls jährlich Schwerpunktthemen fest. So hat der Aufsichtsrat im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für den Vorstand seit dem Jahr 2019 ein Umweltziel als Schwerpunkt für die strategischen und Nachhaltigkeitsziele definiert. Abgeleitet aus der aktuellen Unternehmensstrategie, wonach sich die CO₂-Reduktionsziele analog zum Zielsystem der validierten SBTi-Ziele am Indikator Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer orientieren, wurde die Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen seit dem Jahr 2022 jeweils als Schwerpunkt im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung festgelegt. Der Indikator Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer stellt die CO₂-Intensität dar, also die CO₂-Emissionen pro transportiertem Tonnenkilometer.

Der Aufsichtsrat ist als Gesamtgremium zuständig für die Struktur des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands und die Festsetzung der individuellen Bezüge. Das Präsidium des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei Bedarf empfiehlt das Präsidium dem Aufsichtsrat, Änderungen vorzunehmen. Im Falle wesentlicher Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist entsprechend der von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 beschlossenen Regelung als reine Festvergütung ausgestaltet. Sitzungsgelder oder variable Vergütungen werden nicht gezahlt.



GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

T050 ESRS 2 GOV-4 | 30 & 32 Erklärung zur Sorgfaltspflicht im Jahr 2025

Kernelemente der Sorgfaltspflichten Verweis innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts

Bezug der Offenlegung
auf Menschen und/
oder die Umwelt

a) Verankerung der Sorgfaltspflicht in der Unternehmensführung, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-2, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden mehrmals im Jahr zu Nachhaltigkeitsaspekten informiert	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 GOV-3, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 E1, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klima-Resilienzanalyse ist aktualisiert und Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel analysiert	Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 S1, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 SBM-3 S2, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
b) Einbindung der betroffenen Interessengruppen	ESRS 2 SBM-3 S4, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 GOV-2, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden mehrmals im Jahr zu Nachhaltigkeitsaspekten informiert	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-2, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 IRO-1, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind überprüft und ↗ ESRS 2 – Allgemeine Angaben – Anschluss an das Risikomanagement weiterentwickelt	Menschen und Umwelt
	E1-2, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Umwelt
	E2-1, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Fünf-Säulen-Strategie für aktiven Schallschutz soll Lärmbelastungen reduzieren	Umwelt
	E5-1, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Umwelt
	S1-1, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Menschen
	S1-2, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Menschen
	S2-1, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Menschen
	S2-2, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Menschen
	S4-1, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Menschen
	S4-2, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Menschen
	G1-1, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Menschen und Umwelt
	G1-2, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten	Menschen und Umwelt
c) Identifizierung und Bewertung negativer Auswirkungen	ESRS 2 IRO-1, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind überprüft und ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Anschluss an das Risikomanagement weiterentwickelt	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3, ↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen und Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 E1, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klima-Resilienzanalyse ist aktualisiert und Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel analysiert	Umwelt
	ESRS 2 SBM-3 S1, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 SBM-3 S2, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen
	ESRS 2 SBM-3 S4, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Menschen

T050 ESRS 2 GOV-4 | 30 & 32 Erklärung zur Sorgfaltspflicht im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Kernelemente der Sorgfaltspflichten Verweis innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts

Bezug der Offenlegung
auf Menschen und/
oder die Umwelt

d) Ergreifung von Maßnahmen zur Beseitigung dieser nachteiligen Auswirkungen	E1-1, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz	Umwelt
	E1-3, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Umwelt
	E2-2, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Umwelt
	E5-2, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Umwelt
	S1-4, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Menschen
	S2-4, ↗ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Menschen
	S4-4, ↗ ESRS S4 – Konsumenten und Endverbraucher – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Menschen
	G1-1, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Menschen und Umwelt
	G1-2, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten	Menschen und Umwelt
	G1-3, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Menschen und Umwelt
e) Verfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Mitteilung an	G1-4, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung	Menschen und Umwelt
	E1-4, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Umwelt
	E1-5, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix	Umwelt
	E1-6, ↗ ESRS E1 Klimawandel – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Umwelt
	E1-7, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Gutschriften	Umwelt
	E1-9, ↗ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte	Umwelt
	E2-3, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Umwelt
	E2-4, ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Umwelt
	E5-3, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Umwelt
	E5-4, ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse	Umwelt
	S1-5, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Menschen
	S1-9, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Diversitätskennzahlen	Menschen
	S1-14, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Menschen
	S1-16, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken	Menschen
	S1-17, ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Menschen
	S4-5, ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Menschen
	G1-4, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung	Menschen
	G1-5, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Menschen
	G1-6, ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Zahlungspraktiken	Menschen



GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Risikomanagement und internes Kontrollsystem überwachen die Prozesse der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Lufthansa Group setzt die konzernweite Umsetzung eines nichtfinanziellen internen Kontrollsystems (N-IKS) sowie einer einheitlichen Risikomanagementmethodik fort. Das N-IKS umfasst Prozesse zur Definition, Dokumentation und Überprüfung der Wirksamkeit und Angemessenheit der Kontrollen. Die Standardisierung dieser Prozesse befindet sich in der Umsetzung.

Das N-IKS der Lufthansa Group enthält Grundsätze und Verfahren des Rahmenwerks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). Dieses Rahmenwerk definiert die zentralen Elemente eines Kontrollsystems und setzt die Standards zur Messung der Angemessenheit und Wirksamkeit des N-IKS. Ziel ist es, die in den relevanten Prozessen verarbeiteten Informationen vollständig und verlässlich in Übereinstimmung mit den Vorgaben der CSRD zu gestalten.

Es ist beabsichtigt, dass das N-IKS-Rahmenwerk neben den Organisationseinheiten, die Teil der Nachhaltigkeitsberichterstattung sind, auch die relevanten IT-Systeme sowie die wesentlichen Prozesse zur Datenerfassung und Berichterstattung umfasst. Dazu zählen auch die Angaben zur Erhebung und Berichterstattung im Rahmen der EU-Taxonomie.

Im Berichtsjahr 2025 blieb der Umfang des N-IKS im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Strukturelle Fortschritte bei der Implementierung wurden insbesondere durch die Weiterentwicklung des Konzepts zur Definition des Prüfungsumfangs für relevante Datenpunkte sowie die systematische Überführung weiterer IT-Systeme in das N-IKS erzielt. Das bestehende Rahmenwerk wird schrittweise erweitert, um den zukünftigen gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Angepasste Methodik für ESG-Risiken gemäß CSRD angewandt, um Integration ins Risikomanagement zu ermöglichen

Im Rahmen der Validierung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2025 wurden ESG-Risiken gemäß CSRD von der Abteilung Corporate Responsibility in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen entsprechend den Anforderungen der ESRS bewertet. Die zugrunde liegende Risikomethodik wurde wie im Vorjahr aus der Methodik des unternehmensweiten Risikomanagements abgeleitet, wie zum Beispiel Risikoskalen und Risikoarten.

Seit der erstmaligen Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2024 wird ein Integrationsprozess durchgeführt, der darauf abzielt, die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Risiken in das Risikomanagement sowie den regulären Risikomanagementprozess der Lufthansa Group zu integrieren. Die Standardmethodik und die Standardprozesse werden hierbei gegebenenfalls mit CSRD-relevanten Spezifika angepasst, wie im Folgenden beschrieben.

Auswirkungen und Chancen werden in separaten Prozessen aufgenommen, die durch die Abteilungen Corporate Responsibility und Corporate Strategy gesteuert und koordiniert werden. Die Abteilung Corporate Controlling ist fachlich für die konzernweite Vereinheitlichung des Risikomanagementsystems verantwortlich. Die zuständige Bereichsleitung berichtet direkt an den Chief Financial Officer. Das Group Risk Management implementiert einheitliche Standards und Methoden, koordiniert und entwickelt den Risikomanagementprozess kontinuierlich weiter und übernimmt das Reporting für das Risikomanagement innerhalb der Lufthansa Group. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht das Vorhandensein und die Wirksamkeit des Risikomanagements der Lufthansa Group. Der Konzernrisikomanagementausschuss stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Prozesse, Strukturen und Regeln etabliert werden, um Geschäftsrisiken über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig zu identifizieren, zu steuern und zu bewerten. Darüber verfolgt

der Ausschuss unter anderem das Ziel, das Risikomanagementsystem der Lufthansa Group kontinuierlich weiterzuentwickeln, dessen Umsetzung zu überwachen und die Einhaltung der Risikopolitik sicherzustellen. Die Besetzung und die Zuständigkeiten des Ausschusses sind im internen Regelwerk festgelegt. Die Konzernrevision führt unabhängige Systemprüfungen durch, die sich auf die Angemessenheit und Wirksamkeit des in der Lufthansa Group implementierten Risikomanagementsystems konzentrieren.

Für ESG-Risiken gemäß der CSRD adressiert das Risikomanagement der Lufthansa Group Risiken auf Konzernebene. Führungskräfte mit Budget- und/oder disziplinarischer Verantwortung werden als Risikoverantwortliche benannt. Ihre Aufgabe ist es, das Risikomanagement in ihren Bereichen zu implementieren. Diese Verantwortung wurde zunächst von Interims-Themenverantwortlichen übernommen. Seit dem Geschäftsjahr 2025 wird die Verantwortung auf die jeweiligen Risikoverantwortlichen übertragen.

Der Risikomanagementprozess der Lufthansa Group umfasst die kontinuierliche Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken. Diese werden systematisch im Rahmen des definierten Prozesses erfasst, überwacht und entweder qualitativ oder quantitativ bewertet. Die Bewertung erfolgt grundsätzlich auf Nettobasis, das heißt unter Berücksichtigung bereits bestehender Maßnahmen zur Risikominderung. Im Zuge der jährlichen Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse werden die ESG-Risiken zunächst als Bruttoreisiken identifiziert und erfasst, das heißt ohne Berücksichtigung von Risikominderungsmaßnahmen. Seit Beginn des aktuellen Berichtsjahres werden die als wesentlich bewerteten ESG-Risiken in den etablierten Risikomanagementprozess der Lufthansa Group überführt. Dabei werden die vorhandenen effektiven Maßnahmen zur Risikominderung der ESG-Risiken dokumentiert und in die Bewertung einbezogen. Auf dieser Grundlage erfolgt die Bestimmung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß der ESG-Risiken konsistent mit den im Risikomanagement geltenden Bewertungszeiträumen und Schwellenwerten, sodass die ESG-Nettorisiken in den



regulären Berichterstattungsprozess des Risikomanagements überführt werden können.

Methodik zur Priorisierung, Steuerung und Integration des N-IKS wird konsequent weiterentwickelt

Die Lufthansa Group hat interne Kontrollprozesse etabliert, um eine transparente, regelkonforme Erfassung und Verarbeitung von relevanten Daten im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen. Die Erstellung der Inhalte erfolgt in iterativen Prozessen, in denen die Textierung und die Richtigkeit der Angaben überprüft wird. Die Kontrollprozesse umfassen Abstimmungen mit den Fachbereichen, in denen themenspezifische Inhalte entwickelt und aufeinander abgestimmt werden. Im weiteren Verlauf werden die Inhalte konsolidiert, bewertet und auf Richtigkeit sowie Konformität geprüft. Nach unterschiedlichen Gremienabstimmungen, Bereichsleitungsabstimmungen sowie iterativen Anpassungsprozessen erfolgt die finale Abnahme der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch Vorstand und Aufsichtsrat. Dieser mehrstufige Prozess soll darin münden, eine vollständige und den Ansprüchen der Lufthansa Group entsprechende Berichterstattung veröffentlichen zu können.

Das Konzept für das N-IKS orientiert sich am bestehenden finanziellen IKS und folgt im Wesentlichen einem Lebenszyklus. Dieser besteht aus den nachfolgend dargestellten Schritten, die sequenziell oder parallel ablaufen: Definition von Umfang und Grenzen, Ermittlung der Zielerfordernisse, Planungsphase, Wartungsphase, Wirksamkeitsprüfung, Qualitätssicherung der Selbsteinschätzungen, Aktivitätsmonitoring sowie N-IKS-Reporting. Es ist vorgesehen, dass der N-IKS-Lebenszyklus der Lufthansa Group mit einer jährlichen risikoorientierten Analyse startet, um den Umfang und Inhalt des N-IKS zu bestimmen. In diesem Konzept liegt der Fokus der jährlichen Analyse auf Risiken in den Datenerfassungs- und Berichtsprozessen sowie in relevanten Konzerngesellschaften, IT-Systemen und Datenpunkten. Im Rahmen der Analyse werden die Kriterien Wesentlichkeit, Prozesskomplexität sowie Fehlerwahrscheinlichkeit herangezogen. Alle vom N-IKS abgedeckten Organisationseinheiten sind verpflichtet,

am N-IKS-Lebenszyklus teilzunehmen. Die vollständige Umsetzung dieses konzeptionellen Anspruchs befindet sich in der schrittweisen Realisierung und wird im Rahmen der Weiterentwicklung und Implementierung des N-IKS weiter vorangetrieben. Der N-IKS-Lebenszyklus wird vollständig in einem Governance-Risk-Compliance-IT-System abgebildet.

Um den Umfang der relevanten Konzerngesellschaften zu bestimmen, wurden die Kriterien CO₂-Emissionen und Anzahl der Mitarbeitenden aufgenommen. IT-Systeme, die wesentliche Daten für die nichtfinanzielle Berichterstattung liefern, wurden in den N-IKS-Umfang integriert. Die Auswahl der relevanten Datenpunkte erfolgte im Geschäftsjahr 2025 auf Basis klar definierter Kriterien, die sowohl regulatorische Anforderungen als auch strategische Prioritäten des Konzerns berücksichtigen. Es wurden ausschließlich quantitative Datenpunkte betrachtet, die entweder bereits Bestandteil der nichtfinanziellen Berichterstattung sind oder für die zukünftige Veröffentlichung vorgesehen sind. Darüber hinaus wurden Datenpunkte einbezogen, die gesetzlich verpflichtend zu berichten sind und im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als materiell eingestuft wurden. Ein besonderes Augenmerk lag auf Informationen mit hoher Relevanz für die ESG-Strategie des Konzerns sowie auf Datenpunkten, die ein ausgeprägtes Interesse seitens des Kapitalmarkts erfahren. Die Auswahl beschränkt sich hierbei auf konzernrelevante Datenpunkte, um eine konsistente und aussagekräftige Berichterstattung sicherzustellen.

Eine Risiko-Kontroll-Matrix bildet die identifizierten wesentlichen Risiken entlang des Datenerhebungs- und Berichterstattungsprozesses ab und dient als Instrument zur Steuerung und Überwachung der Risiken. Die wesentlichen Risiken im Rahmen der Berichterstattung stellen die Unvollständigkeit oder Fehlerhaftigkeit des Berichts sowie fehlende Genehmigungen dar. Im Rahmen der Datenerhebung umfassen die wesentlichen Risiken die unvollständige oder fehlerhafte Erhebung sowie Aggregation von Daten. Um diese Risiken zu minimieren, wurden Prüf- und Genehmigungskontrollen konzipiert. Die Dokumentation dieser Kontrollen im zentralen IKS

befindet sich derzeit im Aufbau und wird schrittweise erweitert und implementiert. Wesentliche IT-Systeme wurden bereits im Geschäftsjahr 2025 in das N-IKS aufgenommen und teilweise im Rahmen eines internen IKS-Audits überprüft. Für die IT-Systeme wurde ebenfalls eine Risiko-Kontroll-Matrix erstellt und allgemeine Kontrollen zur Risikominimierung wurden definiert.

Analog zu anderen im Rahmen des Risikomanagementprozesses erfassten Risiken werden ESG-Risiken – sofern definierte Schwellenwerte überschritten werden – in das IKS überführt, um durch die kontinuierliche Überwachung und die Ableitung geeigneter Kontrollen gemildert zu werden. Die im Rahmen des Aufbaus des N-IKS gewonnenen Erkenntnisse werden künftig bei der Weiterentwicklung und Anpassung des N-IKS berücksichtigt.

Im angestrebten Zielbild unterliegen alle Komponenten des N-IKS-Rahmenwerks einer Kontrollüberwachung in Form einer internen IKS-Prüfung. Es ist vorgesehen, dass nach einer jährlichen Relevanzanalyse ein jährlicher Prüfungsplan aufgestellt wird, der die Priorität und Kritikalität der Prozesse, Datenpunkte und IT-Systeme berücksichtigt. Eventuelle Feststellungen eingeschränkter Wirksamkeit werden als zu erledigende Aufgaben mit definierten Verantwortlichkeiten und Fristen dokumentiert. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gesellschaften. Die Überwachung dieser Aktivitäten erfolgt auf Gesellschafts- und Konzernebene. Für das Geschäftsjahr 2025 wurde der reguläre Bericht zur Wirksamkeit des IKS erstellt, der sich auf das finanzielle IKS konzentriert. ➔ [Beschreibung des internen Kontrollsystems](#). Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen ist vorgesehen, dass die Abteilung Corporate Internal Control System zukünftig einen integrierten Bericht erstellt, der sowohl das finanzielle IKS als auch das N-IKS umfasst. Die konzeptionelle Ausgestaltung dieses gemeinsamen Berichtswesens befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Der IKS-Wirksamkeitsbericht informiert den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über die Ergebnisse



der Wirksamkeitsprüfungen und die noch zu erledigenden Aktivitäten aus dem vorherigen Berichtszeitraum. Auf lokaler Ebene ist der oder die IKS-Beauftragte des Unternehmens für die interne Berichterstattung innerhalb der jeweiligen Gesellschaften verantwortlich. Die interne Berichterstattung informiert die gesetzlichen Vertretungen und den lokalen Aufsichtsrat über die Wirksamkeit des N-IKS sowie über die noch zu erledigenden Aktivitäten aus dem vorherigen Berichtszeitraum.

Strategie

SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Kernelemente der allgemeinen Unternehmensstrategie wirken sich auf Nachhaltigkeitsaspekte aus

Die Lufthansa Group stellt ihren Kundinnen und Kunden weltweit Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge zur Verfügung. Diese werden hauptsächlich durch die fünf großen Passagier-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings angeboten, ergänzt durch die Angebote der touristischen Fluggesellschaften Discover Airlines und Edelweiss. Zudem erweitert die Lufthansa Group ihr Portfolio an Passagier-Airlines durch die Übernahme von Anteilen an ITA Airways. Kundinnen und Kunden können außerdem die Dienstleistungen von Lufthansa Cargo nutzen, um Waren weltweit zu transportieren. Schließlich umfasst das Portfolio der Lufthansa Group die technische Wartung von Flugzeugen durch Lufthansa Technik, IT-Dienstleistungen von Lufthansa Systems sowie Aus- und Weiterbildungen von fliegendem und technischem Personal über Lufthansa Aviation Training. Die Lufthansa Group erweitert ihr Produktportfolio kontinuierlich, um strategische Themen zu adressieren. So führte sie 2023 das Produkt „Green Fares“ ein, das es Kundinnen und Kunden ermöglicht, einen Beitrag zur Reduzierung der Klimawirkung künftiger Flüge durch den Einsatz von SAF und die Unterstützung von Klimaschutzprojekten

im Umfang der geschätzten individuellen flugbezogenen CO₂-Emissionen zu leisten. Die Lufthansa Group strebt dabei eine steigende Energie- und Ressourceneffizienz an.

Die Lufthansa Group bietet ihre Produkte und Dienstleistungen sowohl privaten Kundinnen und Kunden als auch Firmenkunden an und ist weltweit tätig. Die Multi-Hub-Strategie bietet den Kundinnen und Kunden der Passagier-Airlines ein umfassendes Streckennetz mit entsprechender Reiseflexibilität. Eurowings hingegen fokussiert sich ausschließlich auf den Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken.

Darüber hinaus erweitern kommerzielle Joint Ventures mit führenden internationalen Fluggesellschaften das Streckennetz der Passagier-Airlines. Kommerzielle Gemeinschaftsunternehmen bestehen mit United Airlines und Air Canada auf Strecken zwischen Europa und Nordamerika und mit All Nippon Airways (ANA), Singapore Airlines und Air China auf Strecken zwischen Europa und Japan beziehungsweise Singapur und China. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group sogenannte Codeshare-Abkommen, bei denen ein Flug von einer Fluggesellschaft durchgeführt wird, während mehrere Partner-Airlines denselben Flug unter einer Flugnummer vermarkten. Die Lufthansa Group treibt zudem den Ausbau ihres Angebots in den dynamisch wachsenden Märkten Asiens voran, um ihre Präsenz zu stärken und zusätzliche Wachstumschancen durch erweiterte Streckennetze und strategische Partnerschaften zu nutzen.

Die Lufthansa Group ist ein weltweit tätiges Unternehmen mit Hauptsitz in Europa, das von seinen fünf Hauptdrehkreuzen (Frankfurt, München, Zürich, Wien, Brüssel) Flüge nach Europa, Nord-, Mittel- und Südamerika, in den asiatisch-pazifischen Raum, den Nahen Osten und nach Afrika anbietet. Darüber hinaus verfügt Lufthansa Technik über Technik-Werkstätten im asiatisch-pazifischen Raum, in Europa, im Nahen Osten, in Afrika sowie in Nord-, Mittel- und Südamerika und führt dort Flugzeugüberholungen durch.

T051 ESRS 2 SBM-1 | 40a Verteilung der Beschäftigten nach Regionen¹⁾ zum Stichtag 31.12.2025

Region		2025	2024
Deutschland	Personenanzahl	67.091	66.290
Nord-/Mittelamerika	Personenanzahl	2.723	2.616
Südamerika	Personenanzahl	226	222
Übriges Europa	Personenanzahl	27.690	26.470
Asien/Pazifik	Personenanzahl	4.760	5.061
Nahost/Afrika	Personenanzahl	765	763
Gesamtanzahl	Personenanzahl	103.255	101.422

¹⁾ Auf Basis der Einsatzregionen.

In bestimmten Situationen, wie kriegesischen Auseinandersetzungen, entscheidet die Lufthansa Group oder ist dazu verpflichtet, Flüge in bestimmte Länder vorübergehend auszusetzen. So konnten die Airlines der Lufthansa Group beispielsweise im Berichtsjahr den russischen Flugraum nicht überfliegen.

Im Jahr 2025 war die Lufthansa Group in folgenden ESRS-Sektoren tätig und hat folgende Umsätze generiert:



T052 ESRS 2 SBM-1 I 40b Umsatz nach ESRS-Sektoren im Jahr 2025

Geschäftsfeld	ESRS-Sektor	Tätigkeit	Umsatz des ESRS-Sektors in 2025 in Mio. €	Umsatz des ESRS-Sektors in 2024 in Mio. €
Passagier-Airlines	Sonstige Transportleistungen (TTR)	Tätigkeit H.51.10 Passagierluftverkehr für die Passagier-Airlines	29.760	28.905
Logistik	Sonstige Transportleistungen (TTR)	Tätigkeit H.51.21 Frachtluftverkehr für Lufthansa Cargo	3.355	3.213
MRO ¹⁾	Verteidigung (MDE)	Tätigkeit C.33.16 Reparatur und Wartung von Luft- und Raumfahrzeugen für Lufthansa Technik	6.044	4.898

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions angepasst.

Die aufgeführten ESRS-Sektoren wurden auch bei der doppelten Wesentlichkeitsbewertung der Lufthansa Group berücksichtigt. Unterstützt durch diese Wesentlichkeitsanalyse hat die Lufthansa Group die wichtigsten Themen identifiziert, auf die sie ihre Strategie ausrichtet.

Im Bereich Umwelt verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und den Abfall an Bord zu minimieren. Bis 2030 soll eine Netto-CO₂-Reduzierung um 50 % im Vergleich zu 2019 erreicht werden. Dieses Ziel gilt weltweit für den Flugbetrieb und bezieht sowohl Passagiere als auch Frachtkunden ein. Darüber hinaus plant die Lufthansa Group, auf den Einsatz von Einwegplastik und Aluminium an Bord zu verzichten – ein Ziel, das sich auf den weltweiten Flugbetrieb für Passagiere erstreckt.

Mit Blick auf soziale Themen verfolgt die Lufthansa Group Ziele zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Vielfalt. Die Kundenzufriedenheit ist bei der Lufthansa Group ein zentrales Ziel und gilt weltweit für alle Produkte und Dienstleistungen sowie für sämtliche Kundengruppen der einzelnen Unternehmenssegmente. Im Bereich Diversity wurde das Ziel gesetzt, bis Ende 2025 mindestens 25% der Führungspositionen mit Frauen zu besetzen. Zur Bewertung ihrer attraktiven Arbeitsbedingungen hat sich die Lufthansa Group für das Jahr 2025 das Ziel gesetzt, einen Engagement-Index der

Mitarbeitenden von 3,6 zu erreichen. Schließlich strebt die Lufthansa Group im Bereich der Unternehmensführung ein ethisches Verhalten in allen Geschäftsbeziehungen und die Einhaltung aller rechtlichen und regulatorischen Vorschriften an.

Die Gesellschaften der Lufthansa Group betreiben ihre Geschäftstätigkeit vor allem von Europa aus, insbesondere aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Belgien. Daher können die meisten Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich auf die Standortebene beziehen, einem dieser Länder zugeordnet werden. Da Flüge die Hauptquelle für die Treibhausgasemissionen des Flugbetriebs sind, können die Auswirkungen des Klimawandels nicht auf einen bestimmten Standort oder Markt eingegrenzt werden.

Die größte Herausforderung besteht darin, das Klimaschutzziel bis 2050 zu erreichen. Die Lufthansa Group investiert daher weiterhin in Flugzeuge mit neuen Technologien mit erhöhter Kraftstoffeffizienz sowie in weitere Umweltprojekte und passt sich an strengere Umweltvorschriften an.

Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group erstreckt sich über mehrere Wertschöpfungsstufen

Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group umfasst insbesondere Passagier- und Frachtflugdienste, MRO-Services sowie IT- und Logistikdienstleistungen.

Zu den wichtigsten Produktionsfaktoren gehören Treibstoff, Flugzeuge, Ersatzteile, Infrastrukturleistungen von Drittanbietern (zum Beispiel Flughafendienste und Flugsicherung) und qualifiziertes Personal. Diese Vorleistungen werden durch langfristige Verträge mit zuverlässigen Lieferanten und Investitionen in Schulungsprogramme für das eigene Personal gesichert.

Die Kernaktivitäten (Outputs) erstrecken sich über folgende Bereiche:

- Beschaffung und Betrieb von Flugzeugen: Kauf oder Leasing von Luftfahrzeugen sowie von Waren und Dienstleistungen für deren Wartung und Betrieb sowie die Durchführung von Flügen
- Flugdienstleistungen: Passagier- und Frachtdienstleistungen, einschließlich Vertrieb, Logistikdienstleistungen, Flugplanung, Flughafenabfertigung, Flugbetrieb, Kundensupport und Catering
- Zusätzliche Dienstleistungen: Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen, einschließlich Verteidigung, Bereitstellung von IT- und digitalen Transformationslösungen und Beratungsdienstleistungen, Aus- und Weiterbildung für das eigene Cockpitpersonal, Kabinenbesatzungen sowie für andere Fluggesellschaften.

Im Jahr 2025 erzielte die Lufthansa Group im Wesentlichen Erlöse durch die Bereitstellung von Passagier- und Frachtflugdiensten, MRO-Services sowie Logistik- und IT-Dienstleistungen. Der aktuelle und erwartete Nutzen für Kundinnen und Kunden umfasst verbesserte Reiseerlebnisse, eine höhere Pünktlichkeit und reduzierte CO₂-Emissionen. Investorinnen und Investoren profitieren von gesteigerten finanziellen Ergebnissen, andere Interessengruppen von der starken Marktstellung und den nachhaltigen Geschäftspraktiken der Lufthansa Group.



SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Lufthansa Group hat die folgenden Gruppen als ihre wichtigsten Interessengruppen identifiziert:

G27 Anspruchsgruppen der Lufthansa Group



Kundinnen und Kunden/Endverbraucherinnen und Endverbraucher

Verbraucherinnen und Verbraucher inklusive Firmenkunden



Kapitalmarktakeure

Investorinnen und Investoren, Aktionärinnen und Aktionäre, Kreditgeber



Politikerinnen und Politiker, Behörden, Regierungen, gesetzgebende Instanzen



Wissenschaft, Forschung und Bildungseinrichtungen



Gesellschaft

Allgemeine Öffentlichkeit, Anwohnende, gefährdete Gruppen, soziale Netzwerke, NGOs/Verbände



Natur



Analysten und Ratingagenturen



Mitarbeitende und Mitarbeitervertretungen



Lieferanten und Vertragspartner

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf einen offenen, kontinuierlichen und vertrauensvollen Dialog mit ihren internen und externen Interessengruppen und tauscht sich in verschiedenen Formaten mit ihnen aus. Im Jahr 2023 wurde eine umfassende Befragung der Interessengruppen durchgeführt, um vertiefte Erkenntnisse zu gewinnen. Mit der Einbeziehung von über 10.000 externen Personen wurden externe Perspektiven einbezogen. Mit den Investorinnen und Investoren kommuniziert das Unternehmen im Rahmen von Roadshows, Investorenkonferenzen und im direkten Dialog sowie im Berichtsjahr im Rahmen eines Lufthansa Group Kapitalmarkttags. Die Einbindung der Kundinnen und Kunden wird durch Panels und Kundenumfragen unterstützt sowie durch eine mehrmals im Jahr stattfindende Veranstaltung mit dem Titel „Customer Touch“, bei der Kundinnen und Kunden einer Lufthansa Group Managementrunde ihre Erlebnisse schildern können. Die Interaktion mit den Beschäftigten erfolgt durch etablierte Formate. Dazu zählen das Format „Offen gesagt“, bei dem der Chief Executive Officer und andere Top-Manager Fragen der Mitarbeitenden beantworten, und die jährliche Mitarbeiterumfrage „involve me!“. Anwohnende in den Flughafenregionen werden durch Dialogformate mit lokalen Vertretungen an häufig genutzten Flughäfen eingebunden, wie zum Beispiel durch den kontinuierlichen Austausch im Flughafen- und Regionalforum in Frankfurt. Darüber hinaus berichtet die Lufthansa Group über ihre Aktivitäten und Fortschritte in verschiedenen Formaten, wie etwa dem Fortschrittsbericht an den UN Global Compact. Außerdem stellt das Unternehmen einen für den Kapitalmarkt relevanten TCFD-Index (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) im Anhang des Lageberichts zur Verfügung, um Transparenz und eine kontinuierliche Einbeziehung der Interessengruppen zu gewährleisten. [T222 TCFD-Index](#).



T053 ESRS 2 SBM-2 | Stakeholder-Dialogformate der Lufthansa Group

Stakeholder-Gruppe	Stakeholder-Dialogformate
Mitarbeitende & Arbeitnehmervertretende	• Dialogformate zwischen Vorstand und Mitarbeitenden • Mitarbeiterbefragung • Betriebsratskonferenz • Sozialpartnerdialog im Unternehmen • Beschwerdekanäle • Intranet
Kunden (B2B, B2C)	• Dialogformate, Austauschformate und Veranstaltungen mit ausgewählten Top-Kunden • Passagierbefragungen, zum Beispiel nach dem Flug oder während des Flugs • Kundenbefragungen • „Co-Creation Hub“ zur Eingabe von Rückmeldungen und -vorschlägen durch Kunden • Kundenbeteiligung in der Produktentwicklung, zum Beispiel in Workshops • Beschwerdekanäle
Investoren Kapitalmarktakeure Analysten	• Kapitalmarkttag • Bilaterale Dialoge • Investoren-Roadshow • Konferenzen • Veröffentlichungen und Berichte auf Websites
Politik & Behörden	• Treffen und Dialogformate • Veröffentlichungen auf Websites • Positionspapiere und öffentliche Briefe, zum Beispiel Politikbrief • Teilnahme an Brancheninitiativen
Öffentlichkeit/Zivilgesellschaft	• Social-Media-Kanäle • Veröffentlichungen auf Websites • Mitarbeit in Ausschüssen und Expertenarbeitsgruppen, zum Beispiel in lokalen Fluglärm Ausschüssen • Medienformate, zum Beispiel Interviews • Beschwerdekanäle
Wissenschaft & Forschung	• Teilnahme an Ausschüssen und Expertenarbeitsgruppen
Lieferanten Geschäftspartner	• Umfragen • Direkte Dialoge • Lieferantenportal • Messen • Teilnahme an Arbeitsgruppen • Teilnahme an Brancheninitiativen • Branchenübergreifende Dialoge • Beschwerdekanäle

Die Lufthansa Group organisiert ihr Interessengruppen-Engagement durch eine koordinierte Struktur, die sowohl zentrale als auch dezentrale Bemühungen kombiniert. Die zentrale Koordination wird von den jeweiligen Abteilungen, wie Investor Relations und Unternehmenskommunikation, wahrgenommen, während die Personalabteilung die Initiativen zur Einbindung der Beschäftigten, einschließlich Mitarbeiterumfragen, be-

treut. Das dezentrale Engagement wird an den jeweiligen Betriebsstandorten lokal organisiert, um sicherzustellen, dass die Kommunikation auf die Bedürfnisse von Gemeinden und anderen lokalen Interessengruppen zugeschnitten ist.

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung profitiert vom Dialog mit den Interessengruppen des Unternehmens. Der kontinuierliche Austausch soll dazu beitragen, die Be-

dürfnisse, Erwartungen und Wünsche unterschiedlicher Interessengruppen besser zu verstehen und in das unternehmerische Handeln einzubeziehen. Auch lassen sich so Themen mit potenziellem Einfluss auf langfristige Wertschöpfungsmöglichkeiten besser identifizieren. Die im Rahmen der CSRD-konformen Berichterstattung durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse umfasst ebenfalls den Austausch mit verschiedenen Interessengruppen und internen Vertretungen.

Die Ergebnisse des Interessengruppen-Engagements sind in die Wesentlichkeitsanalyse der Lufthansa Group und deren Validierung im Berichtsjahr 2025 eingeflossen. Dies dient als Grundlage für die strategische Entwicklung des Corporate Responsibility-Managements und die Auswahl, der in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung angesprochenen Aspekte und Anliegen. Über die Wesentlichkeitsanalyse hinaus werden diese Ergebnisse auch für die Produktentwicklung genutzt, um sicherzustellen, dass die Angebote des Unternehmens mit den Erwartungen und Bedürfnissen der Interessengruppen übereinstimmen.

Die Lufthansa Group betrachtet die Interessen und Sichtweisen ihrer Interessengruppen als Beitrag zur Gestaltung ihrer Strategie und ihres Geschäftsmodells. Diese Erkenntnisse werden durch verschiedene Dialogformate und im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse systematisch erhoben. Die Befragung der Interessengruppen deckte alle Themen der ESRS und weitere relevante Nachhaltigkeitsthemen, wie zum Beispiel soziales Engagement, ab. Des Weiteren wurden die Perspektiven der Interessengruppen im Rahmen der Validierung der Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2025 über interne Experten vertreten und einbezogen. Alle Nachhaltigkeitsthemen, die sich als wesentlich erweisen, werden in die strategischen Initiativen und Geschäftspraktiken des Unternehmens einbezogen.

Beispiele für die Anpassung des Geschäftsmodells an die Interessen und Ansichten von Interessengruppen sind der Ausbau der Ferienflugrouten als Reaktion auf die Kundennachfrage und die Einführung von Produkten, die Beiträge

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben



zur zukünftigen Reduzierung der Klimawirkungen leisten sollen. Das Unternehmen verbessert zudem kontinuierlich die intermodalen Reisemöglichkeiten, um die Abhängigkeit von Kurzstreckenflügen durch die Integration von Zug- und Busverbindungen zu verringern und so weitere Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Anpassungen des Streckennetzes werden unter Berücksichtigung politischer und sicherheitsrelevanter Faktoren vorgenommen, um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten.

Des Weiteren hat die Lufthansa Group ihr Angebot für nachhaltigeres Fliegen weiter ausgebaut. Beispielsweise erfolgt seit Dezember 2024 die Ausweitung der „Green Fares“ von innereuropäischen auf interkontinentale Strecken. Die „Green Fares“ kombinieren den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) mit Beiträgen zu zertifizierten Klimaschutzprojekten mit einer Verteilung von 20 % CO₂ Einsparung durch SAF/80 % CO₂ Vermeidung oder Entfernung durch Klimaschutzprojekte innerhalb Europas und 10 % CO₂ Einsparung durch SAF/90 % CO₂ Vermeidung oder Entfernung durch Klimaschutzprojekte auf interkontinentalen Strecken. Ergänzend hierzu wurden im Berichtsjahr weitere Anreize geschaffen, um nachhaltigeres Fliegen attraktiver zu gestalten. Besonders hervorzuheben ist die Erweiterung von Miles & More: Seit September 2025 sammeln Mitglieder Meilen und Points für freiwillige Beiträge zu SAF und Klimaschutzprojekten. Weitere Optionen stehen Kundinnen und Kunden über verschiedene digitale Services, Bordmedien sowie nachträgliche Beiträge zur Reduzierung der Klimawirkung zur Verfügung. Insgesamt stieg der Anteil der Buchungen mit einer Option zum nachhaltigeren Fliegen im Berichtsjahr von 4 % auf rund 5 %, was einem relativen Wachstum von 25 % entspricht. Die Weiterentwicklung dieser Angebote ist ein explorativer Prozess ohne festen Zeitplan. Die Lufthansa Group erwartet jedoch, dass die Erweiterung nachhaltigerer Flugoptionen das Kundenbewusstsein für den Klimaschutz stärkt und die Beziehung zu wichtigen

Stakeholdern langfristig positiv beeinflusst. Dies stellt zugleich eine schrittweise Anpassung der bestehenden Strategien und Elemente des Geschäftsmodells dar. Weitere Informationen zu „Green Fares“ finden sich unter [↗ S4-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen.](#)

Die Lufthansa Group möchte sicherstellen, dass die Ansichten und Interessen betroffener Interessengruppen bezüglich der nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen des Unternehmens effektiv an die relevanten Entscheidungsgremien kommuniziert werden. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse, die auch auf Einschätzungen der Interessengruppen basiert, werden mit dem Management validiert und anschließend sowohl dem Vorstand als auch dem Aufsichtsrat vorgelegt. Aktualisierungen und Vertiefungen spezieller Nachhaltigkeitsthemen werden zweimal im Jahr auch im ESG-Ausschuss vorgestellt.

SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
E1 – Klimawandel								
Extreme Wetterereignisse	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	langfristig	Die Anpassungen aufgrund extremer Wetterereignisse könnten disruptive Veränderungen an Prozessen oder Standorten erfordern und in der Folge negative Auswirkungen auf Kundinnen und Kunden, Lieferanten, Geschäftspartner oder Gemeinden haben. Unter anderem werden Flugrouten oder Flughafen-Infrastruktur (Start- und Landebahnen) beeinträchtigt, was einen Anstieg des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen sowie erhöhte Preise für Kundinnen und Kunden zur Folge haben kann.	Einflüsse und Aufwände durch die Anpassung an den Klimawandel werden durch die Klimarisikokoanalyse betrachtet, siehe auch ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert und ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klimaresilienzanalyse ist aktualisiert und Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel analysiert .	Anpassungsmaßnahmen insbesondere für Hitzewellen werden beschrieben unter ↗ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken werden fortgeführt .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Risiken	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Physische Klimarisiken und sich ändernde Kundenpräferenzen können zu erhöhten Betriebs- und Wartungskosten führen, Flüge und Fracht verzögern, die Treibstoffbeschaffung belasten und die Servicezuverlässigkeit verringern. Dies kann potenziell die Stabilität, die Marke und die finanzielle Leistung der Lufthansa Group gefährden.				
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Der Einsatz des „Enroute Weather Displays“ kann die Klima- und Wettervorhersagen verbessern und dazu beitragen, sich vor erhöhten Versicherungsprämien zu schützen und Reputationsvorteile zu erzielen.				
Regulatorische und Marktrisiken	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Politisch-regulatorische Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt, wie beispielsweise eine CO ₂ -Steuer oder Quoten für Sustainable Aviation Fuel (SAF), könnten eine Anpassung der eigenen Betriebsabläufe beeinflussen (steigende Kosten und Refinanzierungsbedarf). Die Nicht-Einhaltung könnte zu Geldstrafen, Reputationsschäden oder dem Verlust von Betriebsgenehmigungen führen. Ergänzend sind sinkende Verkaufszahlen zu erwarten, da Reisen weniger erschwinglich werden und die Lufthansa Group mit höheren Treibstoff- und Emissionskosten aufgrund strengerer Emissionsgrenzen und weniger kostenloser Emissionszertifikate konfrontiert ist. Strengere EU-Klimaschutzvorschriften könnten zudem Langstreckenverbindungen auf Nicht-EU-Drehkreuze verlagern und so den Wettbewerb mit Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten verzerren.	Physische und transitorische Risiken werden insbesondere durch die Klimarisikokoanalyse betrachtet. Siehe auch ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert und ↗ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken werden fortgeführt und ↗ ESRS E1 Klimawandel – Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet .	Zum Management von transitorischen Risiken sind diverse Maßnahmen geplant und ausgeführt unter ↗ ESRS E1 Klimawandel – Ökonomische Instrumente stellen vierte Säule der Klimaschutzstrategie dar .	Höhere Kosten aufgrund erwarteter Preisentwicklung der ETS-Zertifikate. ↗ Finanzlage	
	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Sowohl die Verknappung von Zertifikaten im Rahmen des Emissionshandelssystems (ETS) als auch neue Emissionshandelssysteme könnten Flugpreise erhöhen und damit Kunden in Europa und darüber hinaus betreffen.				

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Auswirkungen auf den Klimawandel durch CO ₂ -Emissionen	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Direkte CO ₂ -Emissionen aus energie- und schadstoffintensiven Prozessen im Boden- und Flugbetrieb sowie bei der Ausbildung des Flugpersonals beeinflussen das Klima negativ. Zusätzlich tragen Emissionen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, zum Beispiel durch Dienstleistungen am Flughafen, die Herstellung von Kerosin sowie Triebwerks-herstellung und Flugzeugentsorgung, zum Klimawandel bei.	Wie Klimaschutz eingebettet ist in der Unternehmensstrategie und Entscheidungsfindung, ist detailliert innerhalb der Vier-Säulen-Strategie, in dem Kapitel ↗ ESRS E1 Klimawandel – Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet beschrieben.	Diverse Maßnahmen zur CO ₂ -Reduktion und damit zur Treibstoffeinsparung sind im Detail beschrieben im Kapitel ↗ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten .	Höhere Kosten aufgrund erwarteter Preisentwicklung der ETS-Zertifikate. ↗ Finanzlage	
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Klimaschutzmaßnahmen, wie Flottenmodernisierung, Investitionen in treibstoffeffiziente Flugzeuge, SAF-Einsatz und Ausbau des intermodalen Verkehrs, reduzieren den Treibstoffverbrauch, die Betriebskosten und die Beschaffungskosten. Sie fördern zudem Innovationen, stärken den Markenwert und erhöhen die Attraktivität für Kundinnen und Kunden sowie Investorinnen und Investoren. Zudem können höhere Einnahmen und Geschäftswachstum durch die Erschließung neuer Märkte, die Erweiterung der Kundenbasis und die Entwicklung interner Lösungen im Rahmen des Klimaschutzes erzielt werden. Die AeroSHARK-Technologie der Lufthansa Group senkt den Treibstoffverbrauch und die CO ₂ -Emissionen der Langstreckenflotte sowie der Frachtkunden, was Betriebskosten spart und das Verkaufsvolumen von Lufthansa Technik steigert. Die Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen ist ein zentrales Nachhaltigkeitsziel und fest durch Renumerationsziele verankert. Dies fördert Kosteneinsparungen, den Markenwert, die Kundenbindung sowie das Investorenvertrauen durch besseren Zugang zu Kapital und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group. Ergänzend können Betriebskosten durch digitale Schulungen, Lösungen und Projekte wie Volar (Routenoptimierung) und STAM (Reduktion von Verkehrsspitzen) gesenkt werden. Investitionen in digitale Initiativen (zum Beispiel Lufthansa Aviation Trainings) verringern den Ressourcenverbrauch und steigern die Einnahmen.				
Auswirkungen auf den Klimawandel durch Kondensstreifen	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Kondensstreifen von Flügen tragen zum Klimawandel bei, indem sie Wärmestrahlung von der Erdoberfläche einfangen, die darunterliegende Luft erwärmen und einfallendes Sonnenlicht zurück ins All reflektieren. Dadurch beeinflussen sie sowohl das lokale Klima in betroffenen Regionen als auch das globale Klimasystem	Wie Auswirkungen auf den Klimawandel durch Kondensstreifen entstehen, wird derzeit in verschiedenen Forschungsprojekten untersucht. Diese sind innerhalb der Resilienzanalyse beschrieben. Siehe ↗ ESRS E1 Klimawandel – Klima-Resilienzanalyse ist aktualisiert und Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel analysiert . Derzeit fließen Auswirkungen durch Kondensstreifen allerdings noch nicht in die Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group mit ein.	Erste Maßnahmen in Bezug auf Kondensstreifen sind im Detail beschrieben in Kapitel ↗ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken werden fortgeführt .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Risiko	eigene, nachgelagert	langfristig	Öffentliche Kritik an der Klimawirkung von Kondensstreifen durch Gemeinschaften, Regierungen, Wissenschaft und Nichtregierungsorganisationen birgt das Risiko sinkender Verkaufsvolumen.				

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS 2 – Allgemeine Angaben

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Energieeffizienz	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene	mittelfristig	Für die Durchführung von Flügen, den Betrieb von Büros, die Verarbeitung von Rohstoffen, Produktlieferungen und andere Dienstleistungen wird weltweit Energie benötigt. Ein ineffizienter Einsatz dieser Energie führt zu einem übermäßigen Entzug natürlicher Ressourcen und trägt zum Klimawandel bei.	Wie Klimaschutz eingebettet ist in der Unternehmensstrategie und Entscheidungsfindung, ist detailliert innerhalb der Vier-Säulen-Strategie in dem Kapitel ↗ ESRS E1 Klimawandel – Energiemanagement für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien beschrieben.	Diverse Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sind im Detail beschrieben im Kapitel ↗ Energie-management für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien beschrieben.	Höhere Kosten aufgrund erwarteter Preisentwicklung der ETS-Zertifikate. ↗ Finanzlage	
	Positive Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Eine Unterstützung der Kundinnen und Kunden bei der Senkung ihrer Energieverbräuche durch energieeffiziente Brennstoffe, alternative und nachhaltige Brennstoffe und die Anpassung der Infrastruktur, Bodenprozesse und Kompensationsmaßnahmen führt zur Schaffung eines vielfältigeren Energiemixes, zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit und zur Verringerung der Emissionen weltweit.				
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Neue oder geänderte staatliche Vorschriften zum Energieverbrauch könnten eine Anpassung der Betriebsabläufe, wie neue Routen oder Einschränkungen der Ressourcennutzung, erforderlich machen, was die Betriebskosten erheblich erhöhen könnte. Ineffiziente Energienutzung, etwa durch schlechte Gebäudedämmung und mangelhafte Betriebsplanung, kann ebenfalls zusätzliche Kosten verursachen. Zudem besteht das Risiko von Unterbrechungen in der Versorgungskette, insbesondere in Regionen mit Energieengpässen mit potenziell negativen Auswirkungen auf das Geschäft der Lufthansa Group.				
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittel- bis langfristig	Die Effizienzsteigerung durch die Entkopplung von Transportleistung und Treibstoffverbrauch, etwa durch die kontinuierliche Flottenmodernisierung mit treibstoffeffizienteren Flugzeugen, führt zu geringeren Treibstoffkosten, niedrigeren CO ₂ -Compliance-Kosten im Rahmen des EU-ETS und des globalen CORSIA-Systems sowie zu Einsparungen bei den Beschaffungskosten. Weltweite Regierungsinitiativen und Subventionen könnten Geschäftstätigkeiten im Bereich Energieeffizienz und erneuerbare Energien beschleunigen, ebenso wie innovative Technologien in aufstrebenden Industrien wie Wasserstoff. Dazu zählen Steuerreformen, Forschungs- und Entwicklungsanreize sowie der Ausbau digitaler Projekte, wie sie beispielsweise von Lufthansa Aviation Trainings umgesetzt werden.				



T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
E2 – Umweltverschmutzung								
Lärmverschmutzung	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Der Flugverkehr der Lufthansa Group Airlines führt zu Lärmbelästigungen, die Lebensräume, Ökosysteme und Arten sowie lokale Gemeinschaften beeinträchtigen.	Wie Auswirkungen und Risiken und Chancen zum Thema Fluglärm eingebettet sind in der Unternehmensstrategie und Entscheidungsfindung, ist detailliert innerhalb der Fünf-Säulen-Strategie im Kapitel ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Fünf-Säulen-Strategie für aktiven Schallschutz soll Lärmbelastungen reduzieren beschrieben.	Diverse Maßnahmen zu Lärmschutz sind im Detail beschrieben in Kapitel ↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Risiko	eigene	mittelfristig	Änderungen oder neue Vorschriften zu Lärmschutz und Umweltschutzaufgaben, wie das Wiederauffüllen erschöpfter Ressourcen in bestimmten Regionen, können für die Lufthansa Group erhebliche finanzielle Belastungen mit sich bringen. Werden die Regelungen zu Lärm- und Schadstoffemissionen nicht eingehalten, drohen außerdem Klagen durch Anwohnende und Naturschutzorganisationen mit finanziellen und reputationsbezogenen Folgen für das Unternehmen.				
	Chance	eigene	mittelfristig	Durch Investitionen in leisere Flugzeuge, lärm mindernde Technologien, die Beteiligung an der Lärmforschung, die Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten sowie den Dialog mit Anspruchsgruppen kann die Lufthansa Group einen Wettbewerbs- und Reputationsvorteil erzielen und ihre Attraktivität für Kundinnen und Kunden sowie Investorinnen und Investoren erhöhen.				



T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft								
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	Negative Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	langfristig	Die Verwendung nicht erneuerbarer Rohstoffe (wie Metalle und seltene Materialien) durch Lieferanten in der Flugzeugherstellung trägt weltweit zur Erschöpfung natürlicher Ressourcen bei und verringert deren Verfügbarkeit für lokale Gemeinschaften. Der Einsatz nicht regenerierbarer Ressourcen im eigenen Betrieb (wie fossile Brennstoffe, Einwegplastik und Verpackungsmaterialien), in Verbindung mit Geschäftsmodellen, die Anreize für den Konsum schaffen, beeinflusst ebenfalls den weltweiten Ressourcenverbrauch und kann lokale Gemeinschaften beeinträchtigen.	Wie der Umgang mit Rohstoffen und Materialnutzung in die Strategie und Entscheidungsfindung der Passagier-Airlines, Lufthansa Cargo und der Lufthansa Technik einfließt, ist beschrieben in den jeweiligen Konzeptansätzen in den Kapiteln ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft .	Diverse Maßnahmen durch Umsetzung der R-Strategien bei den Passagier-Airlines, Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik. Diese werden detailliert beschrieben in dem Kapitel ↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Risiken	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die sich entwickelnden Vorschriften, wie die EU-Richtlinien zu Einwegplastik, Elektroschrott und erweiterter Herstellerverantwortung, könnten die Einschränkungen für nicht-erneuerbare Ressourcen und bestimmte Verpackungsmaterialien verschärfen. Ein erheblicher Anstieg der Betriebs- und Produktionskosten kann infolge neuer oder sich ändernder weltweiter staatlicher Vorschriften eintreten. Die Nichteinhaltung dieser Vorschriften durch die Lufthansa Group sowie Lieferanten und Geschäftspartner kann weitere Kosten in Form von Haftungen, Strafen, Bußgeldern, Reputationsschäden oder den Verlust von Lizenzen und Genehmigungen nach sich ziehen.				
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Investitionen in Forschung und Entwicklung für neue Technologien, Prozesse und Kreislaufwirtschaft können neue Einnahmequellen und Preisvorteile schaffen. Die weltweite Nachfrage nach kreislaforientierten Lösungen steigt, was das Markt- und Markenpotenzial sowie das Ansehen verbessern kann. Mögliche staatliche Initiativen und Subventionen zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs oder zur Förderung der Kreislaufwirtschaft, wie Steuerreformen, digitale Förderprogramme und Anreize für Forschung und Entwicklung, könnten Aktivitäten innerhalb der Kreislaufwirtschaft unterstützen.				



T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens								
Sichere und attraktive Beschäftigung	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Ein Mangel an Arbeitsplatzsicherheit und sozialem Schutz kann zu finanzieller Instabilität, psychischen Gesundheitsproblemen und einer Verschärfung der globalen Einkommensungleichheit führen. Dies kann soziale Unruhen auslösen und die Grundlagen fairer und nachhaltiger Gesellschaften weltweit untergraben. Epidemien, Endemien und Pandemien, die durch veränderte Umwelt- und sozioökonomische Bedingungen verursacht werden, reduzieren die Arbeitszeiten der Mitarbeitenden der Lufthansa Group, was finanzielle Instabilität, geringere Löhne und potenzielle Entlassungen zur Folge hat und ihre wirtschaftliche Sicherheit und ihr Wohlbefinden gefährdet.	Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse bei der Lufthansa Group wurde das Thema als wesentlich identifiziert. Die Lufthansa Group ist bestrebt, sich mit der Thematik auseinanderzusetzen und die Implikationen auf das Geschäftsmodell herauszuarbeiten.	Die Lufthansa Group setzt sich mit Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität auseinander, die in Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt näher beschrieben werden.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Risiko	eigene	mittelfristig	Die reduzierte Reisetätigkeit aufgrund von Reisebeschränkungen in bestimmten Zielgebieten oder weltweit verringert das Geschäftsvolumen der Lufthansa Group und wirkt sich negativ auf Umsatz und Verkauf aus. Diese Reduktion kann auch die Unsicherheit hinsichtlich der Erholung der Branche erhöhen, die Marktposition der Gruppe im Vergleich zu Wettbewerbern schwächen und den Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten beeinträchtigen.				
	Chance	eigene	mittelfristig	Die kontinuierliche Verbesserung von Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität steigert die Arbeitszufriedenheit, stärkt die Beschäftigungssicherheit und senkt Rekrutierungskosten. Durch Unterstützungsprogramme, Arbeitsschutzschulungen und Weiterbildung fördert die Lufthansa Group Loyalität, Effizienz und ihre Reputation als Arbeitgeber. Durch effektives Management von Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz kann die Reputation verbessert und die Arbeitseffizienz gesteigert werden.				

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Flexible Arbeitsgestaltung	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die Work-Life-Balance der Mitarbeitenden wird durch flexible Arbeitszeiten, mobile Arbeit, Teilzeit, Sabbaticals, Elternzeit, Pflegezeit und Altersteilzeit gefördert. Zusätzlich tragen tariflich vereinbarte Arbeitszeiten, verschiedene Gleitzeitmodelle und Familienleistungen wie Kinderbetreuung und Pflegeberatung positiv zur Lebensqualität der Mitarbeitenden bei.	Die flexible Arbeitsgestaltung ist in der Personalstrategie der Lufthansa Group unter dem Punkt „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Siehe hierfür das Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Dabei werden unter der flexiblen Arbeitsgestaltung unterschiedliche Modelle gefasst und unter dem Punkt „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Siehe hierfür das Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Chance	eigene	mittelfristig	Flexible Arbeitsmodelle wie mobiles Arbeiten, tariflich vereinbarte Arbeitszeiten und Maßnahmen zur Work-Life-Balance wirken sich positiv auf die Mitarbeitenden und die Lufthansa Group aus. Sie helfen, Überstunden zu vermeiden, fördern das Wohlbefinden der Mitarbeitenden und steigern Zufriedenheit, Loyalität und Produktivität. Gleichzeitig senken sie Betriebskosten (zum Beispiel Gebäude- und Energiekosten), reduzieren die Fluktuation und stärken den Ruf sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group als Arbeitgeber.				
Überstunden und nicht geregelte Arbeitszeit	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Hohe Arbeitsbelastung, oft verstärkt durch Sparmaßnahmen, beeinträchtigt die Work-Life-Balance und führt weltweit zu Stress, Burnout, Schlafstörungen sowie weiteren gesundheitlichen Problemen.	Überstunden und flexible Arbeitszeitmodelle wurden in der Personalstrategie der Lufthansa Group unter dem Punkt „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Sie werden hier spezifiziert und näher beschrieben. Siehe hierfür Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Um sich angesichts des demografischen Wandels und des Fachkräftemangels des Themas anzunehmen, wurde dies in den Punkt „Neue Formen der Arbeit“ aufgenommen. Nähere Erläuterungen sind im Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens zu finden.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Risiko	eigene	mittelfristig	Die Nichteinhaltung von Überstundenbegrenzungen und fehlende flexible Arbeitslösungen können für die Lufthansa Group Reputationsschäden, geringere Mitarbeiterbindung und höhere Recruitingkosten mit sich bringen. Zudem können Kosten durch Streiks, Bußgelder und Rechtsstreitigkeiten entstehen. Eine hohe Arbeitsbelastung und fehlende Flexibilität können die Arbeitgeberattraktivität mindern, was unbesetzte Stellen zur Folge hätte und mit erhöhten Krankheitsausfällen einhergehen würde, was die Effizienz verringert.				

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Tarifverträge und sozialer Dialog/ Vereinigungen	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die Sicherstellung der Vereinigungsfreiheit bei der Lufthansa Group führt zu gerechteren Arbeitsbedingungen bei Vergütung und Sozialleistungen.	Der soziale Dialog und die Vereinigung von Mitarbeitenden gehören zu einer der sechs Säulen der Personalstrategie im Rahmen der vertrauensvollen Sozialpartnerschaft, siehe Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Das Thema wettbewerbsfähige Personalkosten ist bei der Lufthansa Group insbesondere im Rahmen der Tarifverhandlungen relevant. Die Säule der Personalstrategie, vertrauensvolle Sozialpartnerschaft, basiert auf der gemeinsamen Verantwortung für das Unternehmen und seiner Mitarbeitenden. Dabei beabsichtigt die Lufthansa Group, mit den Tarif- und Betriebspartnern auslaufende Regelungen weiterzuentwickeln. Dies wird im Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell näher erläutert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Risiko	eigene	mittelfristig	Erhöhte Arbeitskosten für die Lufthansa Group aufgrund von Tarifverträgen und der Nichteinhaltung dieser Vereinbarungen können zu geringerer Arbeitgeberattraktivität und -bindung sowie zu zusätzlichen Kosten durch Haftungen, Strafen, Bußgelder, Reputationsschäden oder dem Verlust von Lizenzen und Genehmigungen führen.	Um Personalkosten wettbewerbsfähig zu halten und so Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung zu stärken spielen Tarifverträge eine wichtige Rolle bei der Vergütung. Dies ist der Lufthansa Group bewusst und ebenfalls ein Kernbestandteil der HR-Strategie, wie im Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell näher beschrieben wird.			
	Chance	eigene	mittelfristig	Mitarbeiterbeteiligung und Plattformen für Anliegen sowie eine uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit können ein kooperatives Arbeitsumfeld fördern, die Mitarbeiterzufriedenheit und -moral steigern und zu hoher Mitarbeiterbindung sowie Einsparungen bei Recruitingkosten führen. Attraktive Tarifverträge, eine hohe Übernahmequote und eine familienfreundliche Personalpolitik können der Lufthansa Group als attraktiver Arbeitgeberin einen Wettbewerbsvorteil verschaffen.				
Gesundheit und Arbeitssicherheit	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Psychosoziale Stressfaktoren erhöhen weltweit das Risiko für chronische Erkrankungen und schwere Unfälle bei Mitarbeitenden. Mitarbeitende der Lufthansa Group sind potenziellen Gesundheitsrisiken durch schlechte Arbeitsbedingungen ausgesetzt, darunter chronische Erkrankungen durch unzureichende Ergonomie, Verletzungen bei Flugoperationen und Kontakt mit gefährlichen Stoffen. Dies kann langfristige Beeinträchtigungen, Atemwegserkrankungen oder sogar Todesfälle zur Folge haben und das Wohlbefinden sowie die Sicherheit der Mitarbeitenden erheblich beeinträchtigen.	Um eine nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit in den kommenden Jahren anzustreben, bettet die Lufthansa Group das Thema Gesundheit und Arbeitssicherheit sowohl in die Personalstrategie als auch in weitere Konzepte der Lufthansa Group ein. Siehe hierfür Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens .	Nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit bedeutet dabei eine Umsetzung der Arbeitssicherheitskonzepte sowie die Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden, wie im Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens beschrieben wird.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Risiko	eigene	mittelfristig	Akute und chronische Gesundheitsprobleme können zu höheren Kosten durch Arbeitsausfälle, einer verminderten Produktivität, steigenden Versicherungsprämien und Entschädigungen führen. Zudem können diese betriebliche Störungen, Reputationsschäden und finanzielle Belastungen durch Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften, wie Strafen oder Verlust von Lizenzen, zur Folge haben.				

**T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)**

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
H&S Management (Management von Sicherheit und Gefahrenabwehr)	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Sicherheitsbedrohungen und Terroranschläge auf Flughäfen und Flugzeuge können erhebliche Auswirkungen auf Menschen und Umwelt haben. Mitarbeitende können besonders betroffen sein, da solche Vorfälle ihr psychisches Wohlbefinden beeinträchtigen können und im Extremfall zu Verletzungen oder gar dem Verlust von Menschenleben führen können.	Die Sicherheit der Belegschaft ist bei der Lufthansa Group ebenfalls Bestandteil von weiterführenden Konzepten. Ziel ist, die Belegschaft vor äußeren Gefahren im Flugverkehr sowie in den weiteren Segmenten zu schützen. Dies bezieht sich auf die Säule der nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit in der Personalstrategie und ist im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie beschrieben.	Durch den Bereich der Sicherheit und weiterführende Konzepte rund um das Management von Sicherheit und Gefahrenabwehr wird dies aktiv von der Lufthansa Group gemanagt. Im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit dient dem Schutz der Gesundheit wird dies dargestellt.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die Lufthansa Group trägt durch zusätzliche medizinische Angebote wesentlich zur Sicherheit und Gesundheit ihrer Besatzungen und Mitarbeitenden bei.				
	Risiko	eigene	mittelfristig	Verspätungen und Unterbrechungen durch Flughafenschließungen, Flugzeugschäden oder Sicherheitsmaßnahmen erhöhen die Betriebskosten und die Ausgaben für Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen der Mitarbeitenden. Dies birgt ein erhebliches finanzielles Risiko.				
	Chance	eigene	mittelfristig	Gesundheitschecks können das Wohlbefinden der Mitarbeitenden fördern, ihre Loyalität erhöhen und die Reputation der Lufthansa Group als Arbeitgeberin verbessern. Dies kann zu pünktlicherer Erledigung von Aufgaben und gesteigerter operativer Effizienz führen, was finanzielle Chancen für die Geschäftsaktivitäten bieten kann.				
Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Eine inklusive Kultur mit klarer Kommunikation und Messbarkeit fördert die Geschlechtergleichstellung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen, reduziert Diskriminierung, verbessert den Zugang zu Dienstleistungen und stärkt das Wohlbefinden sowie die wirtschaftliche Gerechtigkeit.	Die zeitgemäße Führungskultur und gelebte Vielfalt vereinen in der Lufthansa Group verschiedene strategische Themenfelder; Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion sind dabei integrale Bestandteile. Innerhalb der Lufthansa Group gelten zudem spezifische Zielvorgaben zur Förderung der Diversität, die im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ziele der Lufthansa Group im Personalbereich dargestellt werden.	Die zeitgemäße Führungskultur und gelebte Vielfalt bei der Lufthansa Group spiegeln sich in den Feldern der Internationalisierung der Belegschaft, dem Aufbau von Talentprogrammen für bestimmte Belegschaftsgruppen und weiterführenden Zielen wider. Vertieft wird dies im Kapitel ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Chance	eigene	mittelfristig	Die Einführung bewährter Praktiken für die Gleichstellung der Geschlechter und die Lohngleichheit sowie Familienfreundlichkeit können das Unternehmensimage der Lufthansa Group verbessern, den Talentpool erweitern und Innovation und Produktivität steigern. Durch die Schaffung von Chancen für alle kann die Lufthansa Group auf einen breiteren Talentpool zugreifen, einschließlich Menschen mit Behinderungen, was die Inklusivität erhöht und gerechte Arbeitsbedingungen unterstützt. Dies hilft, Talente zu gewinnen, Mitarbeiterzufriedenheit zu steigern und Innovation durch Vielfalt zu fördern, was wiederum Produktivität, finanzielle Leistung und Wettbewerbsfähigkeit stärkt.				

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Schulung und Weiterentwicklung	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch die Bereitstellung von Schulungen und Weiterbildungsprogrammen für alle Mitarbeitenden fördert die Lufthansa Group gut ausgebildete und individuell belastbarere Mitarbeitende. Dies befähigt sie, Veränderungen effektiv zu bewerkstelligen und ihre Relevanz auf dem Arbeitsmarkt zu erhalten.	Der Fachkräftemangel und die nachhaltige Transformation beeinflussen direkt die Personalstrategie der Lufthansa Group sowie ihre Konzepte für eine zukunftsfähige Organisation. Ein Schwerpunkt ist dabei die Förderung der nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit durch lebenslanges Lernen, Qualifizierung und moderne Arbeitsmodelle. Dies ist im Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt beschrieben.	Um diese Beschäftigungsfähigkeit zu sichern, werden Mitarbeitenden Schulungs- und Weiterbildungsprogramme bei der Lufthansa Group angeboten. Siehe hierfür Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Chance	eigene	mittelfristig	Entwicklungsprogramme, digitale Transformationslösungen, Flugtrainings und professionelle Schulungen der Lufthansa Group fördern engagierte, resiliente und gut ausgebildete Mitarbeitende. Diese sind produktiver, bleiben länger im Unternehmen und wirken sich so positiv auf die Personalkosten bei Einstellung und Ersatz aus.				
Datensicherheit	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Unzureichender Schutz der Privatsphäre kann die Persönlichkeitsrechte der Mitarbeitenden der Lufthansa Group verletzen und zu einem Eingriff in ihr Privatleben führen.	Die Sicherheit von Daten ist verankert im Code of Conduct und damit in der Unternehmensführung der Lufthansa Group. Dies betrifft ebenfalls die Sicherheit der Daten der eigenen Mitarbeitenden, siehe hierfür Kapitel ↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Lufthansa Group Code of Conduct stützt ethische Werte .	Die Lufthansa Group hat die Datensicherheit im Code of Conduct verankert und klare Leitlinien gesetzt, an denen sich für die Sicherheit der Daten der eigenen Mitarbeitenden orientiert werden muss.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x



T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette								
Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	vorgelagert, nachgelagert	mittelfristig	Lieferanten und nachgelagerte Geschäftspartner können Menschenrechte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf sichere Beschäftigung, Arbeitszeit, angemessene Löhne, Vereinigungsfreiheit, Tarifverhandlungen, Gesundheit und Sicherheit, Geschlechtergleichstellung und gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz, Kinderarbeit und Zwangsarbeit negativ beeinflussen.	Die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten in der Wertschöpfungskette ist ein maßgeblicher Bestandteil der Due-Diligence-Prozesse sowie der Lieferantenrisikoanalyse der Lufthansa Group und wird näher im Kapitel ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalyse soll die Lufthansa Group und ihre Lieferanten schützen beschrieben.	Diverse Maßnahmen zum Thema Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette werden im Detail in Kapitel ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen beschrieben.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Positive Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die effektive Umsetzung eines nachhaltigen Lieferantenmanagements kann die Arbeitsbedingungen, die Kompetenzentwicklung, die Gesundheit und die Sicherheit sowie die Menschenrechtslage für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette verbessern.				
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Nichteinhaltung von Gesetzen oder Richtlinien kann zu rechtlichen Konsequenzen, Reputationsschäden und Sanktionen gegen die Lufthansa Group sowie ihre Lieferanten und Geschäftspartner führen und den Verlust von Geschäftsgenehmigungen sowie eine Verschlechterung der finanziellen Lage nach sich ziehen. Zudem könnten soziale Unruhen zu Verzögerungen, Unterbrechungen, Produktivitätsverlusten und steigenden Betriebskosten führen.				
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Ein systematisches Management der Arbeitsbedingungen in der Lieferkette, zum Beispiel durch klare Richtlinien für Lieferanten und Geschäftspartner, kann die Leistungsfähigkeit der Lieferanten erhöhen und somit die Reputation der Lufthansa Group sowie das Vertrauen der Kundinnen und Kunden durch Transparenz über die Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette stärken. Dies kann die Geschäftseffizienz und Produktivität steigern, Betriebskosten senken und die Resilienz und Effizienz der Wertschöpfungskette der Lufthansa Group steigern.				

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
S4 – Konsumenten und Endverbraucher								
Privatsphäre	Positive Auswirkung	nachgelagert	mittelfristig	Umfassende Informationen über den Datenschutz ermöglichen es den Kundinnen und Kunden, fundierte Entscheidungen zu treffen und ihre persönlichen Daten zu schützen.	Die Privatsphäre der Kundinnen und Kunden und der Endverbraucher spiegelt sich im Code of Conduct der Lufthansa Group wider und ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung, siehe hierfür ebenfalls Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern .	Bei der Lufthansa Group steht der Schutz der Kundendaten im Einklang mit dem Code of Conduct beziehungsweise der Datenschutzrichtlinie. Siehe hierfür Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Nichteinhaltung von Datenschutzgesetzen (zum Beispiel der Datenschutz-Grundverordnung, DSGVO) kann zu Geldstrafen, Sanktionen und Reputationsschäden führen, was die finanzielle Leistung der Lufthansa Group mindert.				
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Durch die Ermöglichung des Zugangs zu Datenschutzpraktiken pflegt die Lufthansa Group eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung, was zufriedene Kundinnen und Kunden, eine erhöhte Kundenbindung und Kosteneinsparungen im Kundenservice zur Folge hat.				
Zugang zu Informationen von hoher Qualität	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Mögliche Haftungskosten und regulatorische Geldstrafen für produkt- und dienstleistungsbezogene Unfälle sowie irreführende Informationen können das Kundenvertrauen und die Loyalität verringern, was zu Geschäftsverlusten und Reputationsschäden führt.	Das Produktdesign und die damit einhergehende Sicherheit der Kundinnen und Kunden ist in dem Geschäftsmodell der Lufthansa Group integriert. Siehe hierfür Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Angemessene Produktgestaltung birgt Chancen und Risiken .	Die Lufthansa Group ist bestrebt, in ihren Produktversprechen und Produktangaben wahrheitsgemäße und nicht irreführende Aussagen zu treffen, siehe hierfür Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortungsvoll Im „Co-Creation Hub“ werden unterschiedliche Produkte der Lufthansa Group getestet und anhand von Feedback angepasst. Zudem werden diese unter den geltenden Sicherheitsvorschriften und Schutzmaßnahmen der Kundinnen und Kunden auf den Markt gebracht, für weitere Details siehe Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Kundenzufriedenheit wird bei den Passagier-Airlines durch verschiedene Instrumente erhoben .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Gesundheit und Sicherheit	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Produkte und Dienstleistungen der Lufthansa Group können die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden beeinträchtigen, wenn deren Handhabung und Wartung Verletzungs- und Unfallrisiken bergen (zum Beispiel Lebensmittelvergiftungen, Fehlfunktionen).	Die Gesundheit und Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden sowie Endverbraucher stehen bei den Produkten der Lufthansa Group im Mittelpunkt. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group engagiert sich für Gesundheitsschutz und Sicherheit der Kundinnen und Kunden .	Die Lufthansa Group stellt ein internes Handbuch für Verfahrensanweisungen im Kontext Gesundheit und Sicherheit, Personensicherheit sowie Schutz von Kindern bereit. Darauf wird im Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell eingegangen.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Ein Mangel an umfassendem und effektivem Sicherheitsmanagement für Kundinnen und Kunden kann zu geringerer Kundenloyalität und Wettbewerbsnachteilen führen. Ergänzend kann die Gefährdung der Sicherheit von Kundinnen und Kunden zu Rufschädigung und negativer Medienpräsenz führen.				
Sicherheit von Kindern	Positive Auswirkung	nachgelagert	kurzfristig	Die Lufthansa Group bietet unbegleiteten Minderjährigen und Familien spezielle Dienstleistungen wie Check-in, frühes Boarding, spezielle Mahlzeiten, Kinderwagen, Babybetten, Bordaktivitäten, Gepäckfreigaben sowie Betreuung vor und nach dem Abflug, was zum Schutz der Kinder beiträgt.	Die Sicherheit von Kindern ist bei der Lufthansa Group detailliert in Verfahrensanweisungen aufgenommen. Detaillierte Informationen hierzu finden sich im Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group unterstützt Familien und Menschen mit Behinderung .	Die Unterstützung von Familien und die Sicherheit von Kindern ist ein integraler Bestandteil der Lufthansa Group und wird im Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group unterstützt Familien und Menschen mit Behinderung beschrieben.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
Adäquates Produktdesign und Zugänglichkeit sowie Anti-Diskriminierung	Negative Auswirkung	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Unzureichende Gestaltung kann aufgrund mangelnder Inklusion zu Reputationsschäden und rechtlicher Haftung führen. Flüge und Frachtservices der Lufthansa Group können aufgrund hoher Preise zudem für benachteiligte Menschen unerschwinglich werden und diese dadurch ausschließen.	Die Lufthansa Group ist sich der unterschiedlichen Bedürfnisse der Reisenden bewusst und strebt an, diesen gerecht zu werden, wie im Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen an mehreren Stellen erläutert wird.	Die Lufthansa Group setzt auf angemessene Produktgestaltung sowie vielfältige Kommunikationskanäle, siehe Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Angemessene Produktgestaltung birgt Chancen und ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group nutzt vielfältige Kommunikationskanäle, um Kundenbindung zu stärken .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Unzureichendes und nicht inklusives Design kann zu Reputationsschäden, rechtlicher Haftung und einem Rückgang des Verkaufsvolumens führen, da die Zugänglichkeit und Erschwinglichkeit für Kundinnen und Kunden abnehmen, was letztendlich zum Verlust von Kundinnen und Kunden führt.				

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Verantwortungsvolles Marketing	Risiko	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Missverständliche oder falsche Aussagen (beispielsweise zur Nachhaltigkeit von Amenity-Kits) können zu Reputationschäden und rechtlichen Haftungen führen.	Die Lufthansa Group bekennt sich zu verantwortungsvollem Marketing und Produktangaben, wie im Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortungsvoll detailliert beschrieben wird.	Bei Produktversprechen und Produktangaben bemüht sich die Lufthansa Group, wahrheitsgemäße und nicht irreführende Aussagen zu treffen. Detailliertere Informationen zu den Konzepten finden sich im Kapitel ↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Chance	eigene, nachgelagert	mittelfristig	Durch die Bereitstellung fortschrittlicher Passagierinformationen an das Data Insight Lab kann die Lufthansa Group die Kundenerfahrung verbessern, Wettbewerbsvorteile sichern und loyale Kundinnen und Kunden gewinnen. Die API-Datenanalyse liefert Einblicke in das Passagierverhalten, Trends und Muster, was zu optimierten Prozessen und erhöhten Einnahmen durch zielgerichtete Angebote und personalisierte Empfehlungen führen kann.				
G1 – Unternehmensführung								
Unternehmenskultur	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch die Schaffung eines ethischen Umfelds fördert die Lufthansa Group eine verantwortungsvolle und sozialbewusste Gesellschaft, was Mitarbeitenden und Gemeinschaft zugutekommt.	Ein verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und in ihrer Konzernstrategie verankert, siehe Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung .	Die Lufthansa Group hat diese Unternehmenskultur im Code of Conduct sowie weiteren Konzepten eingebettet, siehe Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung .	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Chance	eigene	mittelfristig	Eine positive Ethik- und Compliance-Kultur kann Mitarbeiterbindung und -engagement verbessern, zukünftige Talente anziehen und die Wahrscheinlichkeit von Fehlverhalten reduzieren, was positive Effekt auf finanzielle, reputations- und recruitingbezogene Ergebnisse zur Folge haben kann.				
Schutz von Whistleblowern	Positive Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Der Schutz von Hinweisgebenden ermöglicht es der Lufthansa Group, Fehlverhalten aufzudecken, Menschen und Umwelt zu schützen, Transparenz zu fördern und das Vertrauen der Mitarbeitenden in die Organisation zu stärken.	Der Schutz von Whistleblowern ist fest im Code of Conduct der Lufthansa Group verankert und wird im Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewusstes Handeln erläutert.	Zum Schutz von Whistleblowern hat die Lufthansa Group spezielle Meldekanäle sowie umfassende Schutzmaßnahmen etabliert. Detaillierte Informationen hierzu sind im Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewusstes Handeln zu finden.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Verstöße gegen das Hinweisgeberschutzgesetz und das Fehlen angemessener Hinweisgebermaßnahmen können zu Geldstrafen, zur Veröffentlichung vertraulicher Informationen und zu erheblichen Reputationsschäden führen.				
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Der Schutz von Hinweisgebenden kann das Vertrauen der Anspruchsgruppen in das Compliance-System und die Unternehmenskultur stärken und unethisches Verhalten sowie Sanierungskosten reduzieren. Ein modernes, transparentes System kann die Glaubwürdigkeit erhöhen, die Sicherheit der Mitarbeitenden priorisieren, das Vertrauen und die Mitarbeitendenbindung steigern, die Reputation verbessern und Recruitingkosten einsparen.				

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Tierschutz	Chance	vorgelagert, eigene	mittelfristig	Der Einkauf und die Verwendung tierischer Produkte gemäß Tierschutzstandards entlang der Lieferkette und für Kundinnen und Kunden können die Markenintegrität und das Kundenvertrauen stärken. Die Zusammenarbeit mit zertifizierten Lieferanten und die Durchsetzung artgerechter Praktiken in der gesamten Wertschöpfungskette fördern die Kundenbindung und bieten einen Wettbewerbsvorteil.	Die Lufthansa Group hat den Tierschutz fest in ihr Geschäftsmodell integriert und eine Analyse der damit verbundenen Risiken vorgenommen. Eine genauere Betrachtung erfolgt im Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Tierschutz wird durch Lufthansa Cargo und die Passagier-Airlines gezielt adressiert.	Lufthansa Cargo erfüllt Vorgaben für Tiertransporte. Darüber hinaus gibt es diverse Initiativen im Bereich der Passagier-Airlines, die im Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Tierschutz wird durch Lufthansa Cargo und die Passagier-Airlines gezielt adressiert beschrieben sind.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
Verwaltung der Beziehungen zu Lieferanten einschließlich der Zahlungsmoral	Positive Auswirkung	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Eine enge direkte Zusammenarbeit mit Lieferanten oder über Initiativen (beispielsweise im Bereich Forschung und Entwicklung) kann zu umwelt- oder sozialverträglichen Produkten führen. Klare Auswahlkriterien durch den Supplier Code of Conduct und entsprechende Leistungsbewertungen, die soziale und ökologische Standards verlangen, sollen verantwortungsvolle Praktiken sicherstellen. Nachhaltigkeit wird entlang der globalen Lieferketten vorangetrieben, indem diese Gemeinschaften und Umwelt schützen. Transparente Zahlungs- und Geschäftslösungen stärken das Vertrauen von Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden sowie Geschäftspartnern.	Die Lufthansa Group strebt an, dass ihre Lieferanten die geltenden Gesetze, Richtlinien und Vorschriften zu fairem Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvollem Handeln vollständig einhalten, siehe Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten.	Dies ist bei der Lufthansa Group in den Einkaufsprozessen implementiert und wird im Kapitel ↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten behandelt.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	x
	Risiko	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Die Nichteinhaltung regulatorischer Anforderungen zur Lieferkettensorgfaltspflicht beziehungsweise Due Diligence durch Lieferanten und die Lufthansa Group können zu Geschäftsverlusten, Verzögerungen und Störungen durch Strafen, Haftungen, Reputationsschäden und den Ausschluss von Beschaffungsverfahren führen.				
	Chance	vorgelagert, eigene, nachgelagert	mittelfristig	Klare Auswahlprozesse und ein gutes Lieferantenbeziehungsmanagement können die Reputation und das Vertrauen der Lufthansa Group steigern, neue Kundinnen und Kunden anziehen und den Marktanteil sowie die finanzielle Leistung erhöhen. Ein strategisches Management der eigenen Lieferkette kann die Effizienz und Resilienz erhöhen, was zu Kosteneinsparungen führen kann. Kooperationen mit Blick auf Forschung und Entwicklung sowie ein Wissensaustausch mit externen Lieferanten ermöglichen neue Geschäftslösungen und können die finanzielle Leistung verbessern. Sichere, transparente und innovative Zahlungssysteme haben zusätzlich das Potenzial, Vertrauen und die Loyalität von Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern und Mitarbeitenden zu stärken.				

**T054 ESRS2 SBM-3 | 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025 (Fortsetzung)**

Aggregierte Aspekte	IRO	Zuordnung der Wertschöpfungskette	Zeithorizont	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt/ finanzielle Risiken und Chancen	Einfluss der wesentlichen IROs auf Geschäftsmodell, Lieferkette, Strategie und Entscheidungsfindung der Lufthansa Group	Art und Weise, wie das Unternehmen auf diesen Einfluss reagiert hat oder zu reagieren beabsichtigt	Aktuelle finanzielle Effekte	Wesentliche Änderungen im Vergleich zu 2024 ¹⁾
Politisches Engagement	Positive Auswirkung	eigene	mittelfristig	Durch den Austausch mit Parlamentsmitgliedern und politischen Entscheidungstragenden kann die Lufthansa Group ihre Branchenexpertise einbringen, was zu effektiveren Nachhaltigkeitspolitiken und fairen Wettbewerbsbedingungen führen kann.	Die Lufthansa Group setzt auf integriertes Verhalten, das im Einklang mit der Unternehmenskultur steht und verantwortungsvolles politisches Engagement einschließt. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung .	Die Lufthansa Group hat diese Grundsätze in ihrem Code of Conduct verankert und verpflichtet sich zu deren Einhaltung. Detaillierte Informationen hierzu sind im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung verfügbar.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Risiko	eigene	mittelfristig	Die laufende politische und gesellschaftliche Diskussion über Interessenvertretungen kann zu Medienberichten führen, die die Lobbypraktiken der Lufthansa Group hinterfragen und deren Einfluss und Transparenz bei der Gestaltung von Politik und Regulierungsentscheidungen infrage stellen.				
	Chance	eigene	mittelfristig	Die Teilnahme an politischen Dialogen ermöglicht es der Lufthansa Group, ihre Interessen in nationalen und internationalen Vorschriften zu wahren, wodurch Solche Engagements tragen zudem zur Schaffung günstiger Marktbedingungen bei, erweitern potenzielle Märkte und steigern die Nachfrage nach den Produkten und Dienstleistungen der Gruppe.				
Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung, einschließlich Schulungen	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Das Fehlen von Richtlinien zu Korruptions- und Bestechungsstandards kann die Wahrscheinlichkeit unethischen Verhaltens der Mitarbeitenden erhöhen und das Bewusstsein für Korruption verringern, was unfaire Konkurrenz und Geschäftspraktiken begünstigen kann.	Ein verantwortungsbewusstes und regelkonformes Verhalten bildet die Grundlage für die Prävention und Aufdeckung von Korruption, der sich die Lufthansa Group verpflichtet fühlt. Die entsprechenden Detaillierungen und Richtlinien sind im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung dargelegt.	Zur Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung hat die Lufthansa Group ein umfassendes Compliance-Management-System etabliert. Ergänzende Maßnahmen und deren Details werden im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung erläutert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	
	Chance	eigene	mittelfristig	Durch die klare Kommunikation von Kernwerten (zum Beispiel im Rahmen des Code of Conduct) sowie Schulungen zur Korruptionsprävention beabsichtigt die Lufthansa Group, das Verantwortungsbewusstsein ihrer Mitarbeitenden zu stärken und Korruptionsfälle zu verhindern, die den Ruf schädigen und Geschäftseinbußen verursachen können. Die Prävention und Aufdeckung von Korruption können die Attraktivität für Mitarbeitende, Investorinnen und Investoren, Kundinnen und Kunden sowie politische Akteure erhöhen, was potenziell den Umsatz steigert, den Zugang zu Finanzierungen verbessert und langfristige Beziehungen fördert, die kontinuierliches Wachstum und Erfolg unterstützen.				
Vorfälle von Korruption und Bestechung	Negative Auswirkung	eigene	mittelfristig	Die globale Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group kann zu häufigen Kontakten mit öffentlichen Amtsträgern führen. Eine hohe Anzahl direkter Kontakte zu öffentlichen Amtsträgern sowie umfangreiche Ausgaben für Kundenanreize könnten faire Marktbedingungen untergraben, Entwicklung und Innovation hemmen und das Wirtschaftswachstum bremsen. Ferner könnten sie demokratische Institutionen schwächen, das gesellschaftliche Vertrauen erodieren sowie Ungleichheit, Armut, soziale Spaltung, Sicherheitsprobleme und die Umweltkrise verschärfen.	Ein verantwortungsbewusstes und regelkonformes Verhalten bildet die Grundlage für die Prävention und Aufdeckung von Korruption, der sich die Lufthansa Group verpflichtet fühlt. Die entsprechenden Detaillierungen und Richtlinien sind im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung ausführlich dargelegt.	Zur Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung hat die Lufthansa Group ein umfassendes Compliance-Management-System etabliert. Ergänzende Maßnahmen und deren Details sind im Kapitel ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung näher erläutert.	Keine aktuellen finanziellen Effekte	

¹⁾ Wesentliche Änderungen im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 werden im Fließtext unter der Tabelle erläutert.



Im Zuge der Validierung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden die Beschreibungen der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen weiter präzisiert, fokussiert und einer kritischen Neubewertung unterzogen. Wo erforderlich, erfolgten entsprechende Anpassungen. Die grundlegenden Standards für die Lufthansa Group bleiben unverändert – lediglich bei einzelnen Unterthemen gab es gezielte Änderungen. Die aggregierten Aspekte wurden entsprechend aktualisiert. Die vorgenommenen Anpassungen sind in [T054](#) gekennzeichnet und werden im Folgenden erläutert:

- E1: Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden neu strukturiert. Unter dem aggregierten Aspekt „regulatorische und marktbezogene Effekte“ werden nun sowohl wesentliche Risiken als auch wesentliche Auswirkungen berichtet. Für den Aspekt „Auswirkungen auf den Klimawandel durch Kondensstreifen“ wurde im Berichtsjahr keine wesentliche Chance identifiziert.
- E5: Die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcenab- und -zuflüssen bei Produkten und Dienstleistungen wurden unter dem aggregierten Aspekt „Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung“ zusammengeführt. Die inhaltlichen Grundlagen bleiben weitgehend bestehen, wurden jedoch zusammengefasst und sprachlich präzisiert. Das Unterthema „Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen“ wurde als nicht wesentlich eingestuft.
- S1: Das Unter-Unterthema „angemessene Löhne“ wurde im Rahmen der Validierung neu bewertet und ist nicht mehr wesentlich. Im aggregierten Aspekt „Tarifverträge und sozialer Dialog/Vereinigungen“ wurden mehrere Unter-Unterthemen zusammengefasst. Der neu ergänzte aggregierte Aspekt „Sichere und attraktive Beschäftigung“ vereint Auswirkungen, Risiken und Chancen aus dem bisherigen Aspekt „sozialer Schutz“ mit weiteren wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. In den aggregierten Aspekten „Flexible Arbeitsgestaltung“, „Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion“ sowie „Datensicherheit“ wurden keine wesentlichen Risiken identifiziert. Im aggregierten

Aspekt „Gesundheit und Arbeitssicherheit“ wurde keine wesentliche Chance mehr festgestellt.

- S2: Die wesentlichen Unter-Unterthemen wurden zusammengeführt und werden nun als ein aggregierter Aspekt „Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette“ ausgewiesen.
- S4: Eine wesentliche Chance wurde vom Aspekt „Gesundheit & Sicherheit“ zum Aspekt „Verantwortungsvolles Marketing“ verschoben.
- G1: Für den Aspekt „Unternehmenskultur“ wurde kein wesentliches Risiko identifiziert. Im Bereich „Tierschutz“ wurden weder wesentliche Risiken noch wesentliche Auswirkungen festgestellt. Im aggregierten Aspekt „Verwaltung der Beziehungen zu Lieferanten einschließlich der Zahlungsmoral“ wurden keine wesentlichen negativen Auswirkungen identifiziert. Im aggregierten Aspekt „Verwaltung der Beziehungen zu Lieferanten einschließlich der Zahlungsmoral“ wurden keine wesentlichen negativen Auswirkungen identifiziert.

Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Lufthansa Group bewertet die Resilienz ihrer Strategie und ihres Geschäftsmodells gegenüber wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Basis eines integrierten, konzernweiten Ansatzes. Grundlage der Analyse bildet die durch das Risikomanagement bereitgestellte Nettobetrachtung der Risiken, in der sowohl bestehende als auch geplante Maßnahmen berücksichtigt werden. Dadurch wird es ermöglicht, dass die Bewertung der Resilienz konsistent mit den konzernweiten Risikoprozessen erfolgt. Risiken und Chancen werden im Rahmen der Resilienzanalyse durch die jeweils zuständigen Fachbereiche eingeordnet. Ein Risiko gilt als beherrschbar und somit das Unternehmen als resilient, wenn nach der Umsetzung geeigneter Maßnahmen ein akzeptables Restrisiko verbleibt. Chancen werden anhand der erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung sowie der grundsätzlichen Finanzierungsfähigkeit der Lufthansa Group bewertet. Liegen sowohl Maßnahmen als auch deren Finanzierungsfähigkeit vor, verfügt die Lufthansa Group über die Voraussetzungen, um die jeweilige Chance erfolgreich zu nutzen.

Der Resilienzansatz wird über alle wesentlichen Risiken und Chancen hinweg angewendet und ermöglicht eine einheitliche Beurteilung der Widerstandsfähigkeit aus strategischer und operativer Perspektive. Dabei werden kurz, mittel- und langfristige Risiken und Chancen auf Basis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifiziert. Die Resilienzanalyse erfolgt jährlich mit Fokus auf den jeweiligen Berichtszeitraum. Berücksichtigt werden sowohl bestehende Maßnahmen (innerhalb der nächsten zwölf Monate) als auch geplante Maßnahmen (über den Zeitraum hinaus). Die Nettorisiken werden dabei auf Basis des aktuellen Umsetzungsstands kurzfristig bewertet.

Im Bereich Umwelt adressiert die Lufthansa Group zentrale Themen wie Klimawandel (E1), Umweltverschmutzung (E2) und die Kreislaufwirtschaft (E5).

E1 – Klimawandel:

Klimarisiken und -chancen stellen für die Lufthansa Group zentrale Einflussfaktoren auf Strategie und Geschäftsmodell dar. Ergänzend zur Resilienzanalyse wurde eine vertiefende Klimarisikoanalyse durchgeführt, die sowohl physische Risiken – etwa durch zunehmende Wetterextreme – als auch transitorische Risiken infolge regulatorischer und marktseitiger Entwicklungen berücksichtigt. Diese Analyse erweitert die Grundlage für die Bewertung der Resilienz der Lufthansa Group und unterstützt die Einschätzung, inwieweit Strategie und Geschäftsmodell gegenüber klimabezogenen Risiken und Chancen resilient sind. Aufsetzend auf den Erkenntnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und der Klimarisikoanalyse hat die Lufthansa Group eine Resilienzanalyse durchgeführt. Nach der Analyse bestehender und geplanter Maßnahmen sowie der Bewertung der kurzfristigen Nettorisiken und Chancen im Themenfeld Klimawandel kann die Lufthansa Group als resilient gegenüber den Risiken bewertet werden. Darüber hinaus weist die Lufthansa Group die Fähigkeit auf, die identifizierten Chancen zu nutzen. [↗ E1 – ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen.](#)



E2 – Umweltverschmutzung:

Lärmbelastung stellt für die Lufthansa Group ein relevantes Umweltthema dar. Die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Fluglärm werden kontinuierlich analysiert und im Austausch mit relevanten Interessengruppen bewertet. Um die Belastung für Anwohnende in der Nähe von Flughäfen zu verringern und mögliche zukünftige Risiken frühzeitig zu minimieren, investiert die Lufthansa Group fortlaufend in leisere Flugzeuge und optimiert Flugrouten gemeinsam mit der Flugsicherung und den zuständigen staatlichen Stellen im Rahmen operativer Möglichkeiten. Darüber hinaus strebt die Lufthansa Group danach, geltende Lärmvorschriften einzuhalten und beobachtet regulatorische Entwicklungen aufmerksam. Nach der Analyse bestehender und geplanter Maßnahmen sowie der Bewertung der kurzfristigen Nettorisiken und Chancen im Themenfeld Lärmbelastung kann die Lufthansa Group als resilient gegenüber den Risiken bewertet werden. Ferner ist sie in der Position, die identifizierten Chancen im Bereich Umweltverschmutzung zu erschließen. [↗ E2 – ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen.](#)

E5 – Kreislaufwirtschaft und Ressourcen:

Der effiziente Umgang mit Ressourcen und die Förderung zirkulärer Prozesse sind zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Kreislaufwirtschaft – insbesondere in Bezug auf Ressourcennutzung, Abfallvermeidung und Materialkreisläufe – werden analysiert und bewertet, um Ansatzpunkte für mehr Ressourceneffizienz und geschlossene Stoffkreisläufe zu identifizieren. Zur Reduktion von Ressourcenverbrauch und Abfallmengen setzt die Lufthansa Group ein breites Maßnahmenpaket um: Ersatz von Einwegmaterialien, Einsatz recycelter und wiederverwendbarer Produkte, Einführung geschlossener Stoffkreisläufe sowie Upcycling-Initiativen. Zudem bereiten sich die Passagier-Airlines aktiv auf die Umsetzung der geplanten EU-Regelungen zu Einwegkunststoffen vor, deren Inkrafttreten derzeit für 2030

erwartet wird. Nach der Analyse bestehender und geplanter Maßnahmen sowie der Bewertung der kurzfristigen Nettorisiken und Chancen im Themenfeld Kreislaufwirtschaft und Ressourcen kann die Lufthansa Group als resilient gegenüber den Risiken eingestuft werden. Darüber hinaus ist die Lufthansa Group in der Lage, die identifizierten Chancen zu nutzen. [↗ E5 – ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen.](#)

Auch im Bereich Soziales stärkt die Lufthansa Group ihre Resilienz durch die Fokussierung auf Arbeitnehmerrechte (S1), Menschenrechte (S2) und Kundenzufriedenheit (S4).

S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens:

Die Lufthansa Group legt Wert auf die Sicherheit, das Wohlergehen und die Weiterentwicklung ihrer Mitarbeitenden. Im Rahmen der Personalstrategie werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen analysiert und im gesamtgesellschaftlichen Resilienzansatz bewertet. Zur Stärkung der Resilienz setzt die Lufthansa Group auf vielfältige Maßnahmen, von verbesserten Arbeitsbedingungen, Führungs- und Weiterentwicklungsprogrammen über Initiativen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie bis hin zu umfassenden Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmaßnahmen. Ergänzend werden Schulungen, Audits und ein fortlaufender Dialog mit Sozialpartnern umgesetzt mit dem Ziel, Arbeits- und Menschenrechtsstandards einzuhalten. Nach der Analyse bestehender und geplanter Maßnahmen sowie der Bewertung der kurzfristigen Nettorisiken und Chancen kann die Lufthansa Group als resilient gegenüber den Risiken im Themenfeld Arbeitskräfte des Unternehmens bewertet werden. Sie erfüllt außerdem die Voraussetzungen, um die identifizierten Chancen erfolgreich zu nutzen. [↗ S1 – ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.](#)

S2 – Mitarbeitende in der Wertschöpfungskette:

Die Resilienz gegenüber menschen- und arbeitsrechtlichen Risiken wird durch die Integration der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) in die Geschäftsprozesse sowie durch verschiedene weitere etablierte Verfahren gestärkt. Um menschenrechtliche Auswirkungen zu adressieren, werden umfangreiche Analysen durchgeführt, die sowohl die Auswirkungen als auch Risiken und Chancen entlang der Lieferkette bewerten. Diese Analysen umfassen eine systematische Identifikation von menschen- und arbeitsrechtlichen Auswirkungen in den verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette sowie eine Abwägung hinsichtlich ihrer Schwere und Wahrscheinlichkeit sowie des eigenen Verursachungsbeitrags der Lufthansa Group. Resultierend aus diesen Ergebnissen wurden Maßnahmen definiert, um identifizierte Risiken zu minimieren und potenzielle negative Auswirkungen frühzeitig zu verhindern. Nach der Analyse bestehender und geplanter Maßnahmen sowie der Bewertung der kurzfristigen Nettorisiken und Chancen im Themenfeld Mitarbeitende in der Wertschöpfungskette kann die Lufthansa Group als resilient gegenüber den Risiken eingestuft werden. Die Lufthansa Group ist außerdem positioniert, um die identifizierten Chancen in dem Themenfeld zu nutzen. [↗ S2 – ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.](#)

S4 – Kunden & Endverbraucher:

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf die Sicherheit und Zufriedenheit ihrer Kundinnen und Kunden. Maßnahmen zur Optimierung der Kundenerfahrung und der Einsatz moderner Technologien stärken die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells gegenüber sich wandelnden Kundenanforderungen. Basierend auf Rückmeldungen und Erfahrungen der Kundinnen und Kunden werden in Arbeitskreisen und Fachabteilungen Analysen zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen durchgeführt. Dabei kommen Kundenumfragen, individuelle Gespräche und weitere methodische Verfahren zum Einsatz, um relevante Erkenntnisse zu gewinnen. Nach der Analyse bestehender und geplanter Maßnahmen sowie



der Bewertung der kurzfristigen Nettorisiken und Chancen kann die Lufthansa Group als resilient gegenüber den Risiken im Themenfeld Kunden und Endverbraucher bewertet werden, während sie außerdem in der Lage ist, die themenfeldspezifischen Chancen zu realisieren. [↗ S4 – ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.](#)

G1 – Unternehmensführung:

Im Bereich Unternehmensführung wird die Resilienz durch eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung gestärkt. Die Lufthansa Group hat ein Governance-System etabliert, das ethisches Verhalten und die Einhaltung regulatorischer Vorschriften sicherstellen soll. Durch dieses Governance- und Compliance-System werden die Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group analysiert und ausgewertet. Aus dieser Bewertung und Analyse resultieren beispielsweise Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung und Datensicherheitsrichtlinien. Durch mehrmals im Jahr stattfindende externe und interne Prüfungen strebt die Lufthansa Group an, die langfristige Widerstandsfähigkeit des Unternehmens sicherzustellen. Im Bereich der Unternehmensführung sind Konzepte implementiert, die die wesentlichen Themen adressieren und durch Richtlinien sowie Managementsysteme gesteuert werden. Nach der Analyse bestehender und geplanter Maßnahmen sowie der Bewertung der kurzfristigen Nettorisiken und Chancen im Themenfeld Unternehmensführung kann die Lufthansa Group als resilient gegenüber den Risiken bewertet werden. Darüber hinaus verfügt die Lufthansa Group über die notwendigen Voraussetzungen, um die identifizierten Chancen zu nutzen. [↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung.](#)

Unternehmensspezifische Offenlegungspflichten

Die wesentlichen Themen der Lufthansa Group werden in der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch die verbindlichen Offenlegungspflichten der ESRS umfassend adressiert. Darüber hinaus berichtet die Lufthansa Group über zwei Themen durch zusätzliche unternehmensspezifische Kennzahlen. Diese Kennzahlen beziehen sich auf Lärmbelastung und Einwegplastik.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind überprüft

Bei wesentlichen Änderungen des Geschäftsmodells der Lufthansa Group, etwa beim Aufbau eines neuen Geschäftsfelds oder bei größeren Akquisitionen, sind Themen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse neu zu bewerten. Darüber hinaus ist die Wesentlichkeitsanalyse jährlich auf Veränderungen und Aktualität, zum Beispiel aufgrund aktueller Analyseergebnisse, Stakeholder-Bedarfsveränderungen oder Anpassungen von regulatorischen Vorgaben, zu überprüfen. Zur Identifikation, Bewertung und Überwachung ihrer wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) folgt die Lufthansa Group einem vierstufigen Prozess, der 2024 erstmalig entwickelt und durchgeführt wurde, um den Anforderungen der CSRD beziehungsweise ESRS zu entsprechen. Im Berichtsjahr 2025 nahm die Lufthansa Group eine Validierung der letztjährigen Ergebnisse vor. Die Grundlage bildete aber weiterhin der 2024 initial durchgeführte Wesentlichkeitsanalyseprozess.

Wesentlichkeitsanalyse 2024 dient als Basis für Validierung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025

1. Potenzielle Auswirkungen, sowie Risiken und Chancen des Kerngeschäfts sind überprüft

Der Wesentlichkeitsprozess 2024 startete mit einer detaillierten Prüfung der Kerngeschäftsaktivitäten der Lufthansa Group. Diese wurden zunächst sowohl auf ihre potenziellen als auch auf ihre tatsächlichen ökologischen und sozialen Auswirkungen untersucht. Anschließend wurden entsprechende Risiken und Chancen für das Unternehmen, ausgehend von den Auswirkungen, identifiziert, um eine ganzheitliche

Betrachtung der Themen zu ermöglichen. Alleinstehende Risiken und Chancen, die nicht unmittelbar mit den identifizierten Auswirkungen verknüpft waren, wurden gekennzeichnet, um ihre separate Bedeutung im Gesamtkontext hervorzuheben. Dabei wurde bei der Identifizierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen die gesamte Wertschöpfungskette, einschließlich direkter und indirekter Geschäftsbeziehungen, einbezogen. Das bedeutet, dass beispielsweise nicht nur Auswirkungen, Risiken und Chancen betrachtet wurden, die sich aus den Beziehungen zu primären Lieferanten ergeben können, sondern auch solche, die sich aus weiteren vorgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette, bis hin zur direkten Rohstoffgewinnung ergeben können. Geografisch wurden dabei die Regionen bevorzugt, in denen die Lufthansa Group am umfangreichsten tätig ist. In Europa, wo sich der Hauptsitz und die Drehkreuze des Konzerns befinden, umfasste dies Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Netz der Passagier-Airlines. Die Aktivitäten in Nord-, Mittel- und Südamerika, im asiatisch-pazifischen Raum, im Nahen Osten und in Afrika wurden ebenfalls analysiert, um regionalspezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen zu berücksichtigen.

2. Initiales IRO-Inventar entlang der Wertschöpfungskette ist erstellt

Es erfolgte die initiale Erstellung eines IRO-Inventars entlang relevanter Nachhaltigkeitsaspekte gemäß CSRD beziehungsweise der mit der Verordnung korrespondierenden ESRS. Dabei wurde für jede der Kerngeschäftsaktivitäten eine Beschreibung der Wertschöpfungskette erstellt. Anhand der Wertschöpfungsketten und unter Einbeziehung der betroffenen Interessengruppen wurden die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie Risiken und Chancen identifiziert und im sogenannten IRO-Inventar erfasst. Es basiert auf dem bestehenden Risikoinventar der Lufthansa Group, Berichten der Lufthansa Group, Brancheninputs, öffentlichen Informationen, Berichten und Datenbanken – wie beispielsweise der Datenbank ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure), die bei der Identifikation und Bewertung naturbezogener Abhängigkeiten und Risiken entlang wirt-



schaftlicher Aktivitäten unterstützt – sowie Ergebnissen der breit angelegten Interessengruppenbefragung aus dem Jahr 2023 und der Expertise von Vertreterinnen und Vertretern der Tochtergesellschaften für selektive Auswirkungen, Risiken und Chancen.

3. IRO-Bewertungsmethodik ist definiert und orientiert sich am Risikomanagement

Die Identifikation und anschließende Bewertung wesentlicher Auswirkungen erfolgte nach dem „Inside-out“-Prinzip. Dabei wurde betrachtet, wie sich die Geschäftsaktivitäten der Lufthansa Group entlang der Wertschöpfungskette auf Mensch und Natur auswirken. Die Bewertung dieser identifizierten Auswirkungen erfolgte nach einer mit dem Konzernrisikomanagement abgestimmten Methode. Die Zeithorizonte, in die die Auswirkungen jeweils eingestuft wurden, wurden analog zu den Zeithorizonten des Risikomanagements gewählt. Der kurzfristige Zeithorizont wurde auf bis zu ein Jahr festgelegt, der mittelfristige auf ein bis vier Jahre und der langfristige auf vier Jahre und länger. Die Bewertung erfolgte jeweils auf Basis des Zeithorizonts, in dem die Auswirkung mit der größten Wahrscheinlichkeit als wesentlich eingestuft wurde, wobei der Zeitrahmen mit dem höchsten Schweregrad gewählt wurde, wenn mehrere Zeithorizonte zutrafen.

Anschließend wurde der Schweregrad der Auswirkung bewertet. Bei positiven Auswirkungen fallen darunter die Parameter Ausmaß und Umfang, während bei negativen Auswirkungen Ausmaß, Umfang und Irreversibilität bewertet werden mussten. Diese Bewertungen wurden auf einer Skala von 1 (am wenigsten schwerwiegend) bis 4 (am schwerwiegendsten) durchgeführt und erfolgten aus einer Bruttoperspektive. Die Maßnahmen wurden in der Bewertung also nicht berücksichtigt. Bei potenziellen Auswirkungen wurde auch die Eintrittswahrscheinlichkeit auf einer Skala von 1 (unerheblich) bis 5 (extrem) bewertet. Hier wurden in der Regel ebenfalls etwaige etablierte Prozesse zur Bewertung herangezogen.

Zudem wurde jeweils eine Begründung verfasst, um die Bewertungen zu erläutern, wobei insbesondere bei langfristigen

Auswirkungen, für die im Rahmen der CSRD kein maximaler Zeithorizont vorgegeben ist, ein erwarteter Zeithorizont benannt wurde. Die Wesentlichkeit einer Auswirkung wurde durch die Einstufung unter den Schweregraddimensionen bestimmt. Für potenzielle Auswirkungen wurde eine Kombination aus Schweregrad und Wahrscheinlichkeit verwendet, um Schwellenwerte für die Wesentlichkeit festzulegen. Die Lufthansa Group wandte eine konsistente Schwellenwertlogik für alle Auswirkungen, Chancen und Risiken an. Diese stimmen mit den Schwellenwerten für die externe Berichterstattung des Lufthansa Group ERM-Systems überein. Bei der Bestimmung der Wesentlichkeit potenziell negativer Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten hatte der Schweregrad Vorrang vor der Wahrscheinlichkeit.

Die Identifikation und anschließende Bewertung der Risiken und Chancen erfolgte nach dem „Outside-in“-Prinzip. Dabei wurden externe Faktoren betrachtet, die sich auf das Unternehmen auswirken, woraus sowohl Chancen als auch Risiken für die Lufthansa Group abgeleitet wurden. Die Bewertung dieser identifizierten Risiken und Chancen ist eng an die Methodik zur Bewertung der Auswirkungen und somit an die Konzernrisikomanagementmethodik angelehnt, sodass ein kohärenter Ansatz über alle relevanten Bereiche hinweg entsteht. Es wurden ebenfalls die definierten kurz-, mittel-, und langfristigen Zeithorizonte angewendet. Auch hier richtet sich der zu bewertende Zeithorizont danach, ab wann das Risiko oder die Chance mit der größten Wahrscheinlichkeit als wesentlich eingestuft wurde, wobei der Zeitrahmen mit dem höchsten Schweregrad gewählt wurde, wenn mehrere Zeithorizonte zutrafen.

Zunächst wurde das Ausmaß jedes Risikos und jeder Chance bewertet. Das Ausmaß bezieht sich auf die potenziellen Auswirkungen auf die Entwicklung, die Finanzlage, das Betriebsergebnis, den Cashflow, den Zugang zu Finanzmitteln oder die Kapitalkosten des Unternehmens und wurde auf einer Skala von 1 (unbedeutend) bis 5 (kritisch) bewertet. Diese Bewertung erfolgte aus einer Bruttoperspektive ohne Berücksichtigung etwaiger abschwächender Maßnahmen.

Hierbei wurden Faktoren, wie potenzielle finanzielle Verluste, der Grad der langfristigen Schädigung der Lufthansa Group, die Art der finanziellen Auswirkungen auf den Konzern, das Ausmaß der Betriebsstörungen und die Auswirkungen auf die Reputation, das Geschäftsmodell, die Liquidität, das Vermögen oder die Erträge der Lufthansa Group sowie das potenzielle monetäre Ausmaß des Schadens berücksichtigt. Bei den Chancen wurde das Ausmaß anhand des Potenzials zur Verbesserung der Finanzlage der Lufthansa Group, der Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb und des Umfangs der operativen Verbesserungen bewertet.

Anschließend wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos oder der Chance anhand der erwarteten Häufigkeit des Eintreffens kategorisiert: irrelevant: zwischen einmal in 50 Jahren und einmal in zehn Jahren; gering: zwischen einmal in zehn Jahren und einmal in fünf Jahren; mittel: zwischen einmal in fünf Jahren und einmal in drei Jahren; hoch: zwischen einmal in drei Jahren und einmal in zwei Jahren; extrem: mindestens einmal in zwei Jahren. In der Regel wurden hier etwaige etablierte Prozesse, wie zum Beispiel eingeführte wirksame IKS-Prozesse, in die Bewertung einbezogen, was zu einer Herabstufung der Eintrittswahrscheinlichkeit beitrug.

Überschritten das Ausmaß und/oder die Eintrittswahrscheinlichkeit die definierten Schwellenwerte, galt das jeweilige Risiko oder die Chance als wesentlich. Für die Einstufung des Ausmaßes und der Wahrscheinlichkeit wurde auch hier eine kurze Begründung für jede Bewertung dokumentiert.

4. IROs sind initial bewertet

Die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group wurden 2024 nach der festgelegten Methodik zunächst durch externe Branchen- und Themenexperten unter Einbeziehung von Desktop-Recherchen und Online-Publikationen bewertet. Die Ergebnisse wurden anschließend von internen Themenexpertinnen und -experten der Lufthansa Group sowie internen Vertreterinnen und Vertretern der wichtigsten Interessengruppen validiert. Dies beinhaltete eine Validierung mit den Abteilungen Investor Relations und



Customer Experience. Eine zweite Validierung berücksichtigte verschiedene Managementperspektiven. Die Ergebnisse wurden dem Management zusammen mit einem Überblick über den Bewertungsprozess vorgelegt. Das Management gab Rückmeldung zur Wesentlichkeit bestimmter Unterthemen, die dann an die internen Expertinnen und Experten sowie die Vertretenden der Interessengruppen zurückgesandt wurde, um die Übereinstimmung mit der Expertise durch die internen Fachexpertinnen und -experten zu gewährleisten und mögliche Anpassungen vorzunehmen. Die endgültigen Ergebnisse dieses umfassenden Validierungsprozesses wurden anschließend den Arbeitnehmervertretenden, dem Vorstand und dem Aufsichtsrat mitgeteilt.

IRO-Inventar sowie wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind für 2025 validiert und aktualisiert

Die Ergebnisse der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden im Berichtsjahr einer methodikbasierten Validierung unterzogen. Dabei wurde das IRO-Inventar gemäß festgelegten Kriterien strategisch konsolidiert und die Beschreibungen wurden verfeinert. Die Methodik zur Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen bleibt unverändert mit Ausnahme einer Aktualisierung der monetären Schwellenwerte in der Risikomanagement-Bewertungsmethodik, die entsprechend für die doppelte Wesentlichkeitsanalyse 2025 übernommen wurden. Im Rahmen einer Kontextanalyse wurden externe Entwicklungen in Bezug auf Auswirkungen auf die Wesentlichkeit für die Lufthansa Group überprüft sowie ein Benchmark und Informationen aus aktuellen internen Analysen herangezogen. Auf Basis der Ergebnisse der internen und externen Analyse wurden Anpassungen an der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen vorgenommen. Zur Validierung dieser Anpassungen fanden individuelle Gespräche mit den jeweiligen Themenverantwortlichen der Lufthansa Group statt. Im Rahmen dieser Gespräche wurde zusätzlich die Perspektive der externen Stakeholder über die internen Vertretenden miteinbezogen. Die erforderlichen Anpassungen wurden anschließend umgesetzt und mit der Abteilung Corporate Responsibility abgestimmt; die Freigabe erfolgte durch das Management.

Im letzten Schritt fand eine Abstimmung zu den Ergebnissen mit Vorstand, Aufsichtsrat und Arbeitnehmervertretenden statt.

Der vierstufige Prozess zur Identifikation wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen soll in den kommenden Berichtsjahren im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse weiterhin überwacht und bei Bedarf angepasst werden.

Auch im aktuellen Berichtsjahr sind die Prozesse zur Identifikation, Bewertung und das Management von ESG-Chancen weiterhin noch nicht vollständig in das gesamthafte Managementsystem integriert.

Alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden immer dem jeweiligen Unterthema der ESRS zugeordnet. Sobald nur ein einziges IRO als wesentlich bewertet wurde, wurde das entsprechende Unterthema als wesentlich definiert.

Anschluss an das Risikomanagement wurde weiterentwickelt

Im Rahmen der beschriebenen doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden die ESG-Risiken gemäß CSRD der Lufthansa Group abgeleitet. Die zugrunde liegende Risikomethodik wurde an das Risikomanagement des Konzerns angepasst, damit ESG-Risiken gemäß CSRD in den regulären Risikomanagementprozess des Unternehmens einbezogen werden können.

Das Verfahren zur Ermittlung, Bewertung und Steuerung von ESG-Risiken gemäß CSRD ist auf die Methodik des Konzernrisikomanagements abgestimmt. Die Risiken werden nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen (qualitativ und quantitativ) erfasst und bewertet. Zusätzlich zur Bruttobewertung im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden im Jahr 2025 wesentliche Risiken auch aus einer Nettoperspektive bewertet. Hierbei wurden bestehende Instrumente und Maßnahmen berücksichtigt. Zudem wurden relevante ESG-Risiken gemäß CSRD den jeweiligen Risikoverantwortlichen zugewiesen und in die zentrale Risikomanagement-Plattform übertragen. ➔ [Chancen- und Risikobericht](#).

Weitere themenspezifische Angaben zum Wesentlichkeitsprozess

E2 – Umweltverschmutzung

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Vermögenswerte im Hinblick auf Umweltverschmutzung untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat. Darüber hinaus sind die Auswirkungen von Lärmbelastung durch Flugzeuge Teil der 2018 und 2023 durchgeführten Interessengruppen-Befragung, bei der die befragten Interessengruppen, zu denen auch Vertreter der betroffenen Gemeinden gehören, eine quantitative Bewertung zum Nachhaltigkeitsthema Lärmbelastung abgeben konnten. Die Interessengruppen hatten auch die Möglichkeit, qualitative Rückmeldungen in Form von Kommentaren einzureichen. Zudem wurden im Rahmen des Bewertungsprozesses durch die internen Expertinnen und Experten der Lufthansa Group Kenntnisse aus lokalen Dialogforen mit Anrainern der Flughäfen mitberücksichtigt.

E3 – Wasser- und Meeresressourcen

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Vermögenswerte im Hinblick auf Wasser- und Meeresressourcen untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat. Vor diesem Hintergrund war eine Analyse auf Standortebene keine geeignete Methode für die Lufthansa Group, um wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken zu identifizieren.

Darüber hinaus sind die möglichen Auswirkungen der Lufthansa Group auf Wasserressourcen Teil der 2018 und 2023 durchgeführten Interessengruppen-Befragung, bei der die befragten Teilnehmenden eine quantitative Bewertung zum Nachhaltigkeitsthema Wasser abgeben konnten. Die Interessengruppen hatten auch die Möglichkeit, qualitative Rückmeldungen in Form von Kommentaren einzureichen.



E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Vermögenswerte im Hinblick auf Biodiversität untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat. Aus diesem Grund war eine Analyse auf Standortebene keine geeignete Methode für die Lufthansa Group, um wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken zu identifizieren.

Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen wurden im Rahmen der unter IRO-1 beschriebenen doppelten Wesentlichkeitsanalyse betrachtet und spezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen formuliert. Hierbei wurde auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette der Lufthansa Group betrachtet. Die definierten Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden als nicht wesentlich identifiziert. Zudem wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse mögliche Chancen sowie physische und transitorische Risiken betrachtet, die ebenfalls als nicht wesentlich bewertet wurden. Eine weiterführende Analyse wurde daher nicht durchgeführt. Systemische Risiken wurden innerhalb der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nicht betrachtet.

Spezifisch für gemeinsam genutzte biologische Ressourcen und Ökosysteme fanden keine Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften statt, da keine wesentlichen negativen Auswirkungen diesbezüglich festgestellt wurden.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden zudem keine tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Standortebene identifiziert. Aus diesem Grund wurde keine detaillierte Bewertung vorgenommen, ob die Lufthansa Group Standorte in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten hat.

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse ergab keine tatsächlichen oder potenziellen wesentlichen Auswirkungen, die derzeit die Umsetzung zusätzlicher Abhilfemaßnahmen erfordern würden.

E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Neben den im allgemeinen Ansatz beschriebenen Methoden und Rahmenwerken wurden keine weiteren Standorte oder Anlagen im Hinblick auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft untersucht, da die Lufthansa Group nur eine sehr begrenzte Anzahl von Produktionsprozessen an ihren Standorten hat. Daher war eine Analyse auf Standortebene keine geeignete Methode für die Lufthansa Group, um wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken zu identifizieren.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen der Lufthansa Group auf das Thema Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft Teil der 2018 und 2023 durchgeführten Interessengruppenbefragung, bei der die befragten Teilnehmenden eine quantitative Bewertung zum Nachhaltigkeitsthema Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft abgeben können. Die Interessengruppen hatten auch die Möglichkeit, qualitative Rückmeldungen in Form von Kommentaren einzureichen.



IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

T055 ESRS 2 IRO-2 | 56 In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung der Lufthansa Group abgedeckte Angabepflichten (DRs) im Jahr 2025

Standard	Offenlegungsanforderung	Kapitel/Unterkapitel
ESRS 2	BP-1	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS 2	BP-2	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen
ESRS 2	GOV-1	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
ESRS 2	GOV-2	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
ESRS 2	GOV-3	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
ESRS 2	GOV-4	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Erklärung zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2	GOV-5	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung
ESRS 2	SBM-1	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
ESRS 2	SBM-2	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS 2	SBM-3	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2	IRO-1	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS 2	IRO-2	↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten
ESRS E1	ESRS 2 GOV-3	↗ ESRS E1 Klimawandel – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
ESRS E1	E1-1	↗ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz
ESRS E1	ESRS 2 SBM-3	↗ ESRS E1 Klimawandel – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS E1	ESRS 2 IRO-1	↗ ESRS E1 Klimawandel – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS E1	E1-2	↗ ESRS E1 Klimawandel – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
ESRS E1	E1-3	↗ ESRS E1 Klimawandel – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten
ESRS E1	E1-4	↗ ESRS E1 Klimawandel – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
ESRS E1	E1-5	↗ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix
ESRS E1	E1-6	↗ ESRS E1 Klimawandel – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen
ESRS E1	E1-7	↗ ESRS E1 Klimawandel – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Gutschriften
ESRS E1	E1-9	↗ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS E2	ESRS 2 IRO-1	↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS E2	E2-1	↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
ESRS E2	E2-2	↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
ESRS E2	E2-3	↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
ESRS E2	E2-4	↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung
ESRS E2	E2-6	↗ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS E5	ESRS 2 IRO-1	↗ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

T055 ESRS 2 IRO-2 | 56 In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung der Lufthansa Group abgedeckte Angabepflichten (DRs) im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Standard	Offenlegungsanforderung	Kapitel/Unterkapitel
ESRS E5	E5-1	➔ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5	E5-2	➔ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5	E5-3	➔ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5	E5-4	➔ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse
ESRS E5	E5-6	➔ ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS S1	ESRS 2 SBM-2	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS S1	ESRS 2 SBM-3	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S1	S1-1	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens
ESRS S1	S1-2	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen
ESRS S1	S1-3	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können
ESRS S1	S1-4	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen
ESRS S1	S1-5	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen
ESRS S1	S1-6	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens
ESRS S1	S1-8	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog
ESRS S1	S1-9	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Diversitätskennzahlen
ESRS S1	S1-14	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit
ESRS S1	S1-16	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken
ESRS S1	S1-17	➔ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten
ESRS S2	ESRS 2 SBM-2	➔ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS S2	ESRS 2 SBM-3	➔ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S2	S2-1	➔ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette
ESRS S2	S2-2	➔ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen
ESRS S2	S2-3	➔ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können
ESRS S2	S2-4	➔ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen
ESRS S2	S2-5	➔ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen
ESRS S4	ESRS 2 SBM-2	➔ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS S4	ESRS 2 SBM-3	➔ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S4	S4-1	➔ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern
ESRS S4	S4-2	➔ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen
ESRS S4	S4-3	➔ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können



T055 ESRS 2 IRO-2 | 56 In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitsklärung der Lufthansa Group abgedeckte Angabepflichten (DRs) im Jahr 2025 (Fortsetzung)

Standard	Offenlegungsanforderung	Kapitel/Unterkapitel
ESRS S4	S4-4	↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen
ESRS S4	S4-5	↗ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen
ESRS G1	ESRS 2 GOV-1	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
ESRS G1	ESRS 2 IRO-1	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
ESRS G1	G1-1	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung
ESRS G1	G1-2	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Management der Beziehungen zu Lieferanten
ESRS G1	G1-3	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
ESRS G1	G1-4	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung
ESRS G1	G1-5	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten
ESRS G1	G1-6	↗ ESRS G1 Unternehmensführung – Zahlungspraktiken

**T056 ESRS 2 IRO-2 | Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben im Jahr 2025**

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung Referenz	EU-Klimagesetz Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten sind vorhanden
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang I		➤ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten sind vorhanden
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Erklärung zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang I	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission (6), Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (7), Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	➤ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind, Absatz 16 Buchstabe g		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		➤ ESRS E1 Klimawandel – Übergangsplan für den Klimaschutz
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang I Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		➤ ESRS E1 Klimawandel – Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 2				➤ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix

**T056 ESRS 2 IRO-2 | Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben im Jahr 2025** (Fortsetzung)

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung Referenz	EU-Klimagesetz Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS E1 Klimawandel – Energieverbrauch und Energiemix
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang I Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1		➤ ESRS E1 Klimawandel – CO₂-Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang I	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1		➤ ESRS E1 Klimawandel – CO₂-Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate Absatz 56				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	➤ ESRS E1 Klimawandel – Lufthansa Group bezieht CO₂-Kompensationsbeiträge ein, um freiwilliges Klimaziel zu erreichen
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten			➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS E1 Klimawandel – Antizipierte finanzielle Effekte
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstoff-freisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 2 Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 2				➤ ESRS E2 Umweltverschmutzung – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich

**T056 ESRS 2 IRO-2 | Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben im Jahr 2025 (Fortsetzung)**

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung Referenz	EU-Klimagesetz Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS E3-1 Spezielles Konzept Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurück-gewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Indikator Nr. 6,2 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Indikator Nr. 6,1 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 1				Nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 1				Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Grundsatzzerklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		↗ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Grundsatzzerklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich

**T056 ESRS 2 IRO-2 | Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben im Jahr 2025** (Fortsetzung)

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung Referenz	EU-Klimagesetz Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit dient dem Schutz der Gesundheit
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vergütungsmetriken
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		➤ ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten
ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzerneinkaufsrichtlinie verpflichtet Zulieferer zu sozialer und ökologischer Verantwortung
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Supplier Code of Conduct beschreibt die Grundregeln der Zusammenarbeit für Zulieferer
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz		➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke

**T056 ESRS 2 IRO-2 | Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben im Jahr 2025** (Fortsetzung)

Offenlegungsanforderung und dazugehöriger Datenpunkt	SFDR Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung Referenz	EU-Klimagesetz Referenz	Kapitel/Unterkapitel oder nicht wesentlich
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Beschwerdeverfahren
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				Nicht wesentlich
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nicht wesentlich
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS S4 Konsumenten und Endverbraucher – Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten sollen einvernehmlich gelöst werden
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 15 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewussten Handeln
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang I Tabelle 3				➤ ESRS G1 Unternehmensführung – Fälle von Korruption oder Bestechung

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
ESRS2 – Allgemeine Angaben

T057 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Allgemeine Angaben

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	21a	Anzahl der geschäftsführenden und nicht geschäftsführenden Mitglieder	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die Auflistung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, die in der „Qualifikationsmatrix“ dargestellt ist.	Geringe Unsicherheit, da Vorstands- und Aufsichtsratsdaten zentral erfasst sind und HR-Daten in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	21d	Prozentualer Anteil nach Geschlecht und anderen Aspekten der Vielfalt	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die Auflistung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sowie weiteren Angaben zur Person.	Geringe Unsicherheit, da Vorstands- und Aufsichtsratsdaten zentral erfasst sind und HR-Daten in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	21e	Prozentsatz der unabhängigen Gremienmitglieder	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die Auflistung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, die in der „Qualifikationsmatrix“ dargestellt ist.	Geringe Unsicherheit, da Vorstands- und Aufsichtsratsdaten zentral erfasst sind und HR-Daten in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	29d	Anteil der variablen Vergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen und/oder Auswirkungen	Die Datenbasis, die genutzt wird, ist die verabschiedete Vergütungsvereinbarung in Bezug auf Nachhaltigkeitsziele.	Geringe Unsicherheit, da Vertragsdaten zentral erfasst sind und in Systemen abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	40a iii)	Zahl der Arbeitnehmer nach geografischen Gebieten	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und Zuordnung dieser basierend auf den Einsatzregionen der einzelnen Legal Units beziehungsweise Business Units. Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind.	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	40b	Aufschlüsselung der Gesamtumsatzerlöse nach ESRS-Sektoren	Die Datenbasis ist der finanzielle Abschluss der Lufthansa Group. Für diesen Datenpunkt werden die in der Segmentberichterstattung nach IFRS 8 ausgewiesenen Umsatzerlöse herangezogen.	Geringe Unsicherheit, da Finanzdaten bei den einzelnen Gesellschaften systemseitig angebunden werden und zentral für den Jahresabschluss ausgewertet werden.	Hoch	Jahresabschlussdaten geprüft durch EY innerhalb der Prüfung des Jahresabschlusses.	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



E1 – Klimawandel

Die Lufthansa Group hat sich vorgenommen, zum Fortschritt der Luftfahrtindustrie beim Thema Klimaschutz beizutragen. Das Unternehmen will seine Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 durch Reduktions- und Kompensationsmaßnahmen halbieren. 2050 wird eine neutrale CO₂-Bilanz angestrebt. Um diese Ziele zu erreichen, arbeitet das Unternehmen an vielen Bausteinen – von der Flottenmodernisierung über nachhaltige Treibstoffalternativen bis zu innovativen Technologien für mehr Energieeffizienz.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die klimabezogenen Risiken der Lufthansa Group können sowohl aus physischen als auch aus transitorischen Folgen des Klimawandels resultieren. Einerseits können Flughafeninfrastruktur sowie Start- und Landebahnen durch extreme Wetterereignisse beeinträchtigt werden, was zu Flugausfällen, Umleitungen und damit zu zusätzlichen Kosten und Produktivitätsverlusten führen kann. Andererseits kann der Klimawandel auch regulatorische und marktbezogene Effekte haben. So können politisch-regulatorische Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt eine Anpassung der Betriebsabläufe des Unternehmens erfordern, die steigende Kosten verursachen könnten. Direkte Emissionen aus Boden- und Flugbetrieb sowie indirekte Emissionen entlang der Wertschöpfungskette tragen wesentlich zur Klimawirkung der Luftfahrt bei. Die Reduktion von CO₂-Emissionen ist im Interesse der Lufthansa Group, um Klimaziele zu erreichen und den Markenwert zu stärken. So können beispielsweise die Modernisierung der Flotte und des Fuhrparks der Lufthansa Group sowie der Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel, SAF) und die „AeroSHARK“-Technologie dazu beitragen, die Ressourceneffizienz zu steigern und CO₂-Emissionen zu senken sowie die Kundenbindung und das Investorenvertrauen

zu stärken. Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Strategie und Governance

E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Mit der SBTi-Validierung im Jahr 2022 war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa und die zweite weltweit mit einem wissenschaftlich fundierten CO₂-Reduktionsziel, das im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens von 2015 steht.

Die Lufthansa Group ist verpflichtet, über ihre taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zu berichten. Der Reduktionspfad der Lufthansa Group für Treibhausgasemissionen hebt hervor, dass insbesondere die Anschaffung von Flugzeugen der neuesten Generation zu einem Anstieg an taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Investitionen (CapEx) führt. So haben die Flottenenerneuerungspläne – beschrieben unter der Vier-Säulen-Strategie der Lufthansa Group zum Klimaschutz im Abschnitt E1-2 – und die hierzu geplanten Maßnahmen – einen direkten Einfluss auf die Taxonomiekennzahlen. Für die Aktivität 6.19 Personen- und Frachtflugverkehr innerhalb des Umweltziels 1 – Klimaschutz weist die Lufthansa Group taxonomiefähige Investitionen in Höhe von 4.666 Mio. EUR auf, was 86 % der Gesamtinvestitionen ausmacht. Taxonomiekonform innerhalb der Aktivität 6.19 sind 3.752 Mio. EUR oder 69 % der gesamten Investitionen der Lufthansa Group. Des Weiteren entfallen 3.588 Mio. EUR taxonomiefähige Betriebsausgaben (OpEx) – und damit 92 % der gesamten OpEx der Lufthansa Group – auf diese Aktivität, wovon 1.274 Mio. EUR oder 33 % als taxonomiekonform ausgewiesen werden. Ein CapEx-Plan wird im Taxonomiebericht nicht offengelegt, jedoch sind die genauen Angaben

zu CapEx/OpEx/Umsatz aufgeführt. [↗ Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung \(EU\) 2020/852 – 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr](#).

Die Lufthansa Group ist ein Luftfahrtunternehmen, das Einnahmen unter anderem durch die Beförderung von Passagieren und Fracht erzielt. Aus diesem Grund stellen die Flugzeuge die wichtigsten Vermögenswerte des Unternehmens dar. Aktuell wird zur Erbringung dieser Transportdienstleistungen erdölbasierter Kraftstoff eingesetzt, dessen Verbrennung zu Treibhausgasemissionen führt. Folglich entstehen durch den Kauf und Betrieb von Flugzeugen Treibhausgasemissionen. Maßnahmen wie die Erneuerung der Flotte verringern die Treibhausgasemissionen im Betrieb. Darüber hinaus trägt der Einsatz von SAF – beispielsweise aus biogenen Reststoffen – dazu bei, gebundene Treibhausgasemissionen zu verringern. Treibhausgasemissionen im Bereich der Transportdienstleistungen werden zudem substantiell durch neue konventionelle Antriebe gemindert, die eine deutlich bessere Treibstoffeffizienz gegenüber den Vorgängergenerationen aufweisen. Die Lufthansa Group verfolgt über den Bereich Aircraft Evaluation und Market Intelligence intensiv die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien (elektrisch, hybrid-elektrisch, wasserstoffbasiert) für die Kurzstrecke, um marktfähige Lösungen im Blick zu behalten. Solche Technologien sind derzeit noch nicht auf dem Markt verfügbar.

Der Klimaschutz-Übergangsplan der Lufthansa Group steht in engem Zusammenhang mit der Finanzplanung. Die Flottenenerneuerung ist ein wichtiger Hebel für die Lufthansa Group als Maßnahme gegen den Klimawandel und erfordert jedes Jahr hohe Investitionen. Daher hängen die erreichbare Treibstoffeffizienz und die entsprechenden Reduzierungen von Treibhausgasemissionen von der Höhe der Investitionen und der Verfügbarkeit neuer Flugzeuge ab. Zwischen der Abteilung Corporate Responsibility und der für die Flottenenerneuerung zuständigen Abteilung findet ein stetiger Austausch statt.



Der Übergangsplan wurde zusammen mit der Konzernstrategie erarbeitet, in einer gesonderten Vorstandssitzung dem Vorstand vorgestellt und von ihm genehmigt.

Maßnahmen zur Steigerung der Treibstoffeffizienz und damit zur Reduzierung der spezifischen Treibhausgasemissionen werden kontinuierlich umgesetzt. Die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Maßnahmen und die Verfolgung ihrer Wirksamkeit werden vom Flugbetrieb überwacht und der für den Übergangsplan zuständigen Abteilung Corporate Responsibility gemeldet. Die Entwicklung der CO₂-Intensität (SBTi KPI) wird jährlich nachverfolgt und im weiteren Verlauf des Kapitels erläutert. Während sich der aktuelle Übergangsplan auf den Flugbetrieb konzentriert, befinden sich ergänzende Dekarbonisierungsmaßnahmen für den Betrieb am Boden, einschließlich Gebäude und Fahrzeuge, in Entwicklung.

Die Lufthansa Group ist nicht von den abgestimmten EU-Referenzwerten gemäß Pariser Klimaschutzabkommen ausgenommen.

ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Emissionsreduktionsziele der Lufthansa Group sind fester Bestandteil der Konzernstrategie und werden im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung („Long Term Incentive“, LTI) für die Mitglieder des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG regelmäßig berücksichtigt.

Abgeleitet aus der aktuellen Unternehmensstrategie, wonach sich die Reduktionsziele der Treibhausgasemissionen analog zum Zielsystem der validierten SBTi-Ziele am Indikator Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer orientieren, hat der Aufsichtsrat die Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen als Schwerpunkt für die strategischen Ziele und Nachhaltigkeitsziele im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 (LTI 2025) festgelegt. Das Umweltziel geht mit 20 % in die Zielerreichung des LTI 2025 ein.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert

Die Lufthansa Group hat im Rahmen ihrer nachfolgend dargestellten Klimarisikoanalyse folgende wesentlichen klimabezogenen Risiken und Chancen identifiziert:

Wesentliche transitorische Risiken:

- Höhere Betriebskosten durch einen steigenden CO₂-Preis innerhalb der europäischen und internationalen CO₂-Handelsysteme wie zum Beispiel des EU-Emissionshandelssystems (ETS) und des Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)
- Höhere Betriebskosten durch steigende Kerosinpreise aufgrund von kommenden Gesetzgebungen über die Verwendung von Treibstoffen für die Luftfahrt
- Mangelnde Verfügbarkeit und hohe Preise für SAF bei gleichzeitig verpflichtender und kontinuierlich zunehmender Beimischungsquote ab 2025 für Flüge, die von europäischen Flughäfen aus starten
- Preisschwankungen bei konventionellem Treibstoff aufgrund strengerer Vorschriften und Markttrends zur Förderung einer kohlenstoffarmen Wirtschaft

Darüber hinaus wurde folgendes klimabedingtes, physisches Risiko identifiziert:

- Störungen in Betriebsabläufen und damit höhere Betriebskosten infolge von Hitzewellen

Chancen:

- Zunahme und Beschleunigung der Entwicklung neuer nachhaltiger Flugzeugtechnologien

Die Klimarisikoanalyse wurde für das Geschäftsjahr 2025 validiert

Die qualitative Szenarioanalyse zur Identifikation und Bewertung klimabezogener Risiken und Chancen sowie Auswirkungen auf das Geschäft der Lufthansa Group wurde für das Jahr 2025 validiert. Die Analyse erfolgte sowohl auf Basis der eigenen Geschäftstätigkeiten als auch entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und berücksichtigte physische und transitorische Risiken. Änderungen umfassten insbesondere die Auswahl an Standorten. Dies ist insbesondere auf die veränderte Relevanz einzelner Flughäfen über die Zeit zurückzuführen. Für die Segmente Passagier-Airlines und Logistik wird die Relevanz anhand von zwei Kriterien bestimmt: die Zahl der beförderten Passagiere und die generierten Umsätze aus dem Passagier- und Frachttransport je Standort. Basierend auf diesen Kriterien werden jedes Jahr die Top-10-Flughäfen ausgewählt. Für eine verbesserte Überführbarkeit wurden darüber hinaus die Zeithorizonte an die der doppelten Wesentlichkeitsanalyse angeglichen. Allerdings wird weiterhin ein langfristiger Zeithorizont bis 2050 betrachtet, da insbesondere bei Klimarisiken langfristige Auswirkungen erwartet werden. Im Berichtsjahr wurden physische Klimarisiken nicht in der finanziellen Berichterstattung betrachtet. Die als wesentlich identifizierten transitorischen Klimarisiken stimmen mit denen, die in der finanziellen Berichterstattung betrachtet wurden, überein. Die Auswirkungen der Lufthansa Group auf das Klima wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse validiert und sind beschrieben.

[↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.](#) Zudem wird das Vorgehen zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse unter [↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#) dargestellt.



Physische Szenarioanalyse berücksichtigt zwei Emissionspfade

Die Liste an möglichen Klimaszenarien aus dem Vorjahr wurde hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und Aktualität validiert und bestätigt. Erneut wurden die zwei Klimaszenarien des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ausgewählt: ein Pfad mit niedrigen Emissionen (SSP1-2.6, nachhaltiger Entwicklungspfad) und ein Pfad mit hohen Emissionen (SSP5-8.5, fossiler Entwicklungspfad). Durch die Verwendung dieser beiden Klimaszenarien möchte die Lufthansa Group sicherstellen, dass alle relevanten physischen Risiken von der Analyse abgedeckt werden. Darüber hinaus wurden in beiden Szenarien für den Flugbetrieb wichtige regional wirksame und/oder lokal wirksame Triebkräfte wie Hitzewellen, Stürme, Veränderungen im Jetstream, Anstieg von Turbulenzen und schwere Gewitter mitberücksichtigt. Datenquellen für die Bewertung umfassten beispielsweise Fathom Global 3.0 für Flutrisiken, ISIMIP3b CMIP6 Models für Hitzewellen sowie akademische Publikationen wie beispielsweise aus dem „Nature Journal“, um Veränderungen im Jetstream, Anstieg von Turbulenzen oder schwere Gewitter zu analysieren. Jedoch kommt es insbesondere bei der Bewertung von Flugrouten weiterhin zu Unsicherheiten, da hier nicht für alle Streckenabschnitte detaillierte Daten zur Verfügung standen.

Im nächsten Schritt wurde die Auswahl an klimabezogenen Risiken und Chancen hinsichtlich ihrer Relevanz für die Lufthansa Group von einem interdisziplinären Team aus verschiedenen Bereichen validiert. Hierzu gehörten beispielsweise Expertinnen und Experten aus der Konzernstrategie, der Konzern Nachhaltigkeitsabteilung und dem Risikomanagement sowie Vertreterinnen und Vertreter aus den Business-Segmenten Flug, MRO und Logistik.

Ebenso wurde die Abbildung der Wertschöpfungskette überprüft, um vor- und nachgelagerte Aktivitäten sowie Aktivitäten, die Teil der eigenen Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind, klar zu identifizieren. Außerdem besteht weiterhin die Annahme, dass sich die physischen Klimarisiken auf unter-

schiedliche Weise auf die Geschäftsbereiche auswirken. Daher wurde die Wertschöpfungskette erneut in die Geschäftsfelder Passagier-Airlines, Logistik und Technik unterteilt. In Anlehnung an die EU-Taxonomie wurde eine Liste von 28 Klimarisiken bewertet, von denen 18 (Vorjahr: 15) für die Szenarioanalyse ausgewählt wurden. Zusätzlich wurden noch drei (Vorjahr: drei) weitere physische, flugspezifische Klimarisiken in der Szenarioanalyse bewertet. Für die Bewertung der Relevanz von Klimarisiken wurden Faktoren wie lokale Gegebenheiten an den Standorten, sowie Relevanz für Betriebsabläufe herangezogen. Insgesamt wurden 33 (Vorjahr: 25) Regionen und Standorte für die Szenarioanalyse identifiziert: 28 (Vorjahr: 20) lokale, physische Standorte, darunter Flughäfen, Drehkreuze, Zulieferer- und Wartungseinrichtungen, sowie fünf (Vorjahr: fünf) Regionen, die wichtige Flugrouten umfassten. Bei der Szenarioanalyse wurden die Daten eines Klimaszenarios mit niedrigen Emissionen (SSP1-2.6) und eines Klimaszenarios mit hohen Emissionen (SSP5-8.5) verwendet, um die potenziellen Veränderungen der physischen Risiken im Laufe der Zeit zu bewerten, und zwar für die Zeithorizonte 2025 und 2030 für eine mittelfristige sowie 2050 für eine langfristige Betrachtung. Darüber hinaus wurde validiert, ob die Expositionsbewertungen für jeden Anlagentyp vollständig und aktuell sind. Schließlich wurden, im Falle einer Veränderung, analog zum Vorjahr die Expositionsbewertungen und die normalisierten Klimadaten kombiniert, um die Risikowerte für jede einzelne Gefahr und jeden Standort zu berechnen. Die Risikowerte wurden auf einer fünfstufigen Skala eingeordnet und von minimal bis sehr hoch klassifiziert. Dies ermöglicht einen Vergleich zwischen verschiedenen Gefahren und Anlagenstandorten.

Transitorische Szenarioanalyse berücksichtigt zwei Klimaszenarien

Die qualitative Szenarioanalyse für transitorische Risiken und Chancen zielte darauf ab, die Leistung der Geschäftsstrategie der Lufthansa Group unter verschiedenen Klimaszenarien zu bewerten und die Materialität der identifizierten Risiken und Chancen zu bestimmen. Durch die Einbeziehung verschiedener

Szenarien und Risikofaktoren strebt die Lufthansa Group an, ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber klimabezogenen Herausforderungen zu stärken und Chancen für eine nachhaltige Geschäftsentwicklung zu identifizieren.

Für die Analyse der transitorischen klimabezogenen Risiken und Chancen wurden die verwendeten Szenarien auf ihre Eignung hin validiert. Auch in diesem Berichtsjahr wurden das „Stated Policies Szenario“ und das „Net Zero Szenario -1,5°C“ der International Energy Agency (IEA) ausgewählt. Diese Szenarien sind aus Sicht der Lufthansa Group dazu geeignet, alle relevanten Übergangsrisiken und -chancen zu identifizieren und zu analysieren, insbesondere im Zusammenhang mit der Klimapolitik und technologischen Entwicklungen im Energiebereich. Wie bei der physischen wurden auch bei der transitorischen Szenarioanalyse für die Luftfahrtindustrie wichtige Triebkräfte erneut mitberücksichtigt, wie die Entwicklung des CO₂-Preises, geflogene Passagierkilometer, Kraftstoffpreise sowie weitere Energie- und CO₂-Intensitätskennzahlen.

Im nächsten Schritt wurde die Abbildung der Wertschöpfungskette validiert, um vor- und nachgelagerte Aktivitäten sowie Aktivitäten, die Teil der eigenen Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind, zu bestätigen. Da davon ausgegangen wurde, dass die Risiken und Chancen des Klimawandels verschiedene Geschäftsbereiche unterschiedlich betreffen können, wurde zwischen den Geschäftsbereichen Lufthansa Airlines, Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik unterschieden. Darüber hinaus wurde die Liste mit potenziellen transitorischen Risiken und Chancen, die letztes Jahr von einem interdisziplinären Team erstellt wurde, auf ihre Relevanz, Vollständigkeit und Aktualität überprüft. Insgesamt wurden zehn transitorische Risiken und Chancen für die Szenarioanalyse in die engere Auswahl gezogen. Dies stellt eine Veränderung von einem zusätzlichen Risiko im Vergleich zum Vorjahr dar. Das zusätzliche Risiko wurde aufgrund neuer regulatorischer Anforderungen aufgenommen. Jedes Risiko und jede Chance wurde für einen separaten Geschäftsbereich validiert und die Risiken wurden entsprechend gewichtet. Schließlich wurden die Ergebnisse



der Szenarioanalyse auf Konzernebene aggregiert und die Auswirkungen auf die Wertschöpfungskette beschrieben. Bei der Bewertung der transitorischen Risiken wurde das Jahr 2025 als kurzfristiger, 2030 als mittelfristiger und 2050 als langfristiger Zeithorizont festgelegt.

ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Klima-Resilienzanalyse ist aktualisiert und Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel analysiert

Die Klima-Resilienzanalyse wurde basierend auf den Ergebnissen der Klimaszenarioanalyse für das Geschäftsjahr 2025 überprüft und, wo notwendig, aktualisiert. Ziel war es, die Widerstandsfähigkeit der Strategie einschließlich des Geschäftsmodells der Lufthansa Group gegenüber dem Klimawandel unter Berücksichtigung der damit verbundenen Unsicherheiten zu validieren.

Der Umfang der Klima-Resilienzanalyse bezieht sich, analog zum vorherigen Geschäftsjahr auf Aktivitäten, die Teil der eigenen Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind, sowie auf vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette. Sie deckt dabei den Passagier- und Frachtflugverkehr sowie die Wartung und Instandsetzung ab. Dabei wurden sämtliche risikobehaftete Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten, die zur Festlegung der Strategie des Unternehmens, seinen Investitionsentscheidungen sowie der laufenden und geplanten Klimaschutzmaßnahmen der Lufthansa Group herangezogen werden, betrachtet. Zudem wurden unterschiedliche Standorte identifiziert, die für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group von Bedeutung sind. Dazu gehören Drehkreuz-Flughäfen der Lufthansa Group, Produktions-, Wartungs-, Lager- und Büroeinrichtungen sowie Einrichtungen von Aktivitäten in der Wertschöpfungskette.

Zur Ableitung der Resilienz wurden im Vorjahr wichtige Interessengruppen einbezogen, darunter Vertreterinnen und Vertreter von betroffenen Standorten, Mitarbeitende oder Lieferanten, um die vorhandenen Maßnahmen und Resilienzstrategien zusammenzutragen und zu bewerten. Die Bewertung wurde für dieses Geschäftsjahr vom Bereich Corporate Responsibility überprüft. Der Klima-Resilienzanalyse liegen unterschiedliche kritische Annahmen zugrunde. Es wird angenommen, dass es zukünftig weiterhin eine zunehmende Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere im Privatreisesegment, geben wird und dass die globale Wirtschaft und makroökonomische Trends stabil bleiben. Zudem wurden weitere kritische Annahmen berücksichtigt, wie beispielsweise die Entwicklung der Emissions- und Treibstoffpreise sowie der Transportleistung oder die CO₂-Intensität. Um noch bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die Klima-Resilienzanalyse weiter zu verringern, wie zum Beispiel, ob politische Maßnahmen in dem Maße Auswirkungen zeigen, wie angenommen, soll langfristig eine finanzielle Bewertung der identifizierten qualitativen Klimarisiken durchgeführt werden.

Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken werden fortgeführt

Die Klima-Resilienzanalyse ist entscheidend, um die zunehmenden Risiken durch den Klimawandel zu bewältigen.

Hitzewellen, als das wesentliche physische Risiko, können eine Herausforderung für die Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group darstellen. Um den Herausforderungen durch Hitzewellen zu begegnen, wurden zentrale Strategien entwickelt und umgesetzt, die darauf abzielen, die Exposition gegenüber ungünstigen Bedingungen zu minimieren und gleichzeitig die Produktivität an den betroffenen Standorten aufrechtzuerhalten. Dazu gehören unter anderem eine verbesserte Klimatisierung der Infrastruktur und Gebäude, die Priorisierung der Wartung von Kühlsystemen oder die Schulung der Mitarbeitenden, um sie auf potenzielle Risiken vorzubereiten und ein hohes Maß an Sicherheit zu fördern. Diese Maßnahmen werden weiterhin als ausreichend bewertet, um sich kurz-, mittel- und langfristig auf die Auswirkungen von Hitzewellen einzustellen.

Für identifizierte transitorische Risiken wurden über die letzten Jahre hinweg mehrere wichtige Minderungsmaßnahmen identifiziert. Diese Risiken, die sich aus sich entwickelnden regulatorischen Rahmenbedingungen und Marktdynamiken ergeben, erfordern proaktive Strategien, um die Klimaschutzziele der Lufthansa Group zu erreichen. Hierzu gehören die kontinuierliche Flottenerneuerung sowie die optimierte Nutzung von SAF, um zum einen von den Anreizen von Emissionshandelssystemen zu profitieren und zum anderen den selbst gesetzten Zielen nachzukommen und so zusätzlich die operative Effizienz zu steigern.

Auch die Erforschung und Entwicklung innovativer, klimafreundlicherer Technologien gehört zu den von der Lufthansa Group vorangetriebenen Maßnahmen, um die Chance neuer, nachhaltigerer Flugzeugtechnologien zu nutzen. Beispielsweise initiierte Lufthansa Technik 2021 das „Hydrogen Aviation Lab“, ein von der Hansestadt Hamburg und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) gefördertes Projekt, in dem Technologien sowie umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen im Umgang mit Flüssigwasserstoff als Primärenergieträger konzipiert und erprobt werden. Seit Ende 2024 ist das stationäre Labor im Betrieb und hat Prozessdurchläufe von der Anlieferung von Flüssigwasserstoff über die Betankung und Lagerung bis hin zur Energieerzeugung in der Brennstoffzelle erprobt. Lufthansa Technik strebt an, auf Basis dieser Forschungsarbeiten vor allem ihre operative Expertise bei der Instandhaltung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen einzubringen und Erkenntnisse für den realen Betrieb dieser neuen Technologien gewinnen. Zudem kann das Unternehmen durch den engen Kontakt zu Fluggesellschaften auf der ganzen Welt auch die Perspektive der Airlines einfließen lassen. Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit mit Branchenverbänden verstärkt, um effektive politische Vorschläge zu entwickeln, die eine nachhaltige und klimafreundlichere Luftfahrt unterstützen.



Zusätzlich zum „Hydrogen Aviation Lab“ engagiert sich die Lufthansa Group im Bereich Klimaforschung. Seit 1994 unterstützt das Unternehmen aktiv verschiedene nationale und internationale Atmosphären- und Klimaforschungsprojekte. Dies hilft der Wissenschaft, die Vorgänge in der Atmosphäre besser zu verstehen und die Aussagefähigkeit von Klimamodellen zu verbessern. Die Lufthansa Group strebt an, durch die Zusammenarbeit mögliche Auswirkungen des Klimawandels frühzeitig zu erkennen, um die Klimaresilienz zu erhöhen. Im Rahmen der europäischen Forschungsinfrastruktur „In-service Aircraft for a Global Observing System“ (IAGOS) hat die Lufthansa Group zusammen mit ihren Forschungspartnern vom Karlsruher Institut für Technologie und vom Forschungszentrum Jülich ausgewählte Passagierflugzeuge mit Messinstrumenten ausgestattet, die auf Linienflügen Daten über den Zustand der Atmosphäre sammeln. Rund 400 Organisationen weltweit nutzen die frei zugänglichen Messdaten. Von 1994 bis Oktober 2025 haben bei allen an IAGOS beteiligten Fluggesellschaften fast 76.000 Messflüge stattgefunden, von denen rund die Hälfte von Lufthansa Airlines und Discover Airlines durchgeführt wurden.

Auch bei der Erforschung der sogenannten Nicht-CO₂-Wirkungen des Luftverkehrs arbeitet die Lufthansa Group eng mit verschiedenen Partnern aus der Wissenschaft sowie mit Systempartnern zusammen, beispielsweise in den Forschungsprojekten D-KULT und CICONIA. Beide haben zum Ziel, besser zu verstehen, warum und wann klimaschädliche Kondensstreifen entstehen und wie sie vermieden werden können. Im Berichtsjahr hat Lufthansa Airlines in Zusammenarbeit mit Lufthansa Systems eine umfangreiche Simulationsstudie durchgeführt, in der klimaoptimierte Flugpläne mit Standardflugplänen verglichen werden (D-KULT).

SWISS analysierte im Berichtsjahr die Nicht-CO₂-Wirkungen von verschiedenen optimierten Flugplanvarianten für einzelne Langstreckenflüge (CICONIA).

Mit diesem Bündel an durchgeführten und geplanten Resilienzmaßnahmen zur Minimierung der transitorischen Klimarisiken betrachtet sich die Lufthansa Group derzeit als ausreichend befähigt, sich an transitorische Risiken kurz-, mittel-, und langfristig anzupassen und den sich entwickelnden regulatorischen Rahmenbedingungen und Marktdynamiken entgegenzutreten.

E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Gegenwärtig konzentriert sich die Lufthansa Group darauf, die negativen Auswirkungen auf den Klimawandel zu begrenzen. Derzeit bestehen daher keine Konzepte zur Anpassung an den Klimawandel.

Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet

Fortschritte beim Klimaschutz im Luftverkehrssektor können durch das Zusammenwirken und die Bündelung unterschiedlicher Kompetenzen verschiedener Akteure wie Hersteller, Flughäfen, Flugsicherung, Fluggesellschaften und Politik erreicht werden. Dabei setzt das Unternehmen auf gezielte politische Unterstützung und finanzielle Fördermechanismen, um neue Technologien zu entwickeln. So soll beispielsweise die Markteinführung von SAF beschleunigt werden. Hierfür engagiert sich die Lufthansa Group in vielfältigen privatwirtschaftlichen und staatlich geförderten Kollaborations-, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen, um im Verbund mit relevanten Partnern neue Maßnahmen entwickeln zu können. Zudem unterstützt Lufthansa Group die Atmosphärenforschung, um gemeinsam mit der Wissenschaft zu einem besseren Verständnis des globalen Klimas beizutragen.

Bereits im Jahr 2007 hat die International Air Transport Association (IATA) im Rahmen der Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie der Luftfahrtindustrie, an die die Klimaschutzstrategie der Lufthansa Group angelehnt ist, Emissionsminderungsmaßnahmen in vier Handlungsfeldern definiert:

- technischer Fortschritt,
- verbesserte Infrastruktur,
- operative Maßnahmen und
- ökonomische Instrumente.

Bei der Lufthansa Group bilden der Einsatz erneuerbarer Energie und Energie- beziehungsweise Treibstoffeffizienz die Grundlage des konzeptionellen Ansatzes für den Klimaschutz. Innerhalb der Vier-Säulen-Strategie wird der Einsatz erneuerbarer Energien im Handlungsfeld technischer Fortschritt berücksichtigt und die Energieeffizienz in den Handlungsfeldern technischer Fortschritt, verbesserte Infrastruktur und operative Maßnahmen adressiert.

Die Strategie gilt für alle konsolidierten Fluggesellschaften der Lufthansa Group. Sie wird durch interne und externe Kommunikation allen relevanten Anspruchsgruppen zugänglich gemacht. Das Monitoring zur Bewertung des Erfolgs der Strategie besteht aus einer jährlichen Messung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Reduktionsziel, durch einen Vergleich zwischen dem Emissionsmodell und den tatsächlich ermittelten Leistungsdaten zum Treibstoffverbrauch und zu Revenue-Tonnenkilometern (RTK), dem Verkauf von Klimaschutzprojekten durch CO₂-Gutschriften (Kompensation) und dem Einsatz von SAF. Zu weiteren klimawirksamen Effekten über CO₂ hinaus ist seit 2025 eine jährliche Berichterstattung auf Einzelflugbasis hinsichtlich der Klimaauswirkungen gesetzlich vorgegeben. Die höchste für die Umsetzung der Strategie verantwortliche Ebene im Unternehmen ist der Vorstand der Lufthansa Group.

Energiemanagement für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien

Im Jahr 2024 hat die Lufthansa Group ein neues Energiemanagement für den Energieverbrauch am Boden eingeführt. Damit will sie ihre Herangehensweise an die Energiebeschaffung und den Energieverbrauch ändern, die aktuelle Gesetzgebung einhalten, ihren Energiemix anpassen und die Fahrzeugflotte langfristig dekarbonisieren. Besonders im Fokus stehen dabei die vier Themenfelder Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Energiebeschaffung und Bodenmobilität.



Interessen von Anspruchsgruppen der Lufthansa Group werden durch Arbeitsgruppen bei der Definition und Umsetzung von Maßnahmen berücksichtigt. Die Maßnahmen beinhalten eine Steigerung der Transparenz durch jährliche Berichte und andere Kommunikationsmaßnahmen, die Verringerung von Umweltauswirkungen durch die Einführung eines EMAS-zertifizierten Umweltmanagementsystems sowie eine Verringerung der Energieverbräuche in den Liegenschaften. Diese Maßnahmen führen neben geringeren Energieverbräuchen auch zu einer Einsparung von Treibhausgasemissionen in den Scopes 1 und 2. Bei der Entwicklung dieses Engagements werden die externen Standards EMAS (Umwelt allgemein) und ISO 50001 (Energie) sowie relevante deutsche und EU-weite Regulierungen berücksichtigt. Die Überwachung des Fortschritts erfolgt jährlich im Rahmen der jeweiligen Zertifizierungen. Verantwortlich sind die Umwelt- beziehungsweise Energiemanagementverantwortlichen.

G28 Vier Säulen für den Klimaschutz



Technischer Fortschritt

- Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien
- Alternative Kraftstoffe



Verbesserte Infrastruktur

- Bessere Nutzung der Lufträume
- Dem Bedarf angepasste Flughafensstrukturen
- Ausbau Intermodalität



Operative Maßnahmen

- Effiziente Flugzeuggrößen
- Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten



Ökonomische Instrumente

- Globales marktbasiertes System zur Emissionsminderung (CORSIA)
- Freiwillige Kompensationsmöglichkeiten

E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten

Im Rahmen ihrer Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie setzt die Lufthansa Group auf breit angelegte Maßnahmen entlang der vier Handlungsfelder, um kontinuierlich zum Fortschritt der Luftfahrtindustrie beim Thema Klimaschutz beizutragen. Im Berichtsjahr wurden die Aktivitäten in allen vier Handlungsfeldern fortgesetzt.

Kontinuierliche Investitionen in technischen Fortschritt vorantreiben

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien, die den wichtigsten Baustein zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb im ersten Handlungsfeld der Klimaschutzstrategie darstellen. Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und in Zusammenarbeit mit Partnern aus Forschung und Industrie umgesetzt. Die Lufthansa Group

hat sich im letzten Jahrzehnt intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung von SAF auseinandergesetzt. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seither Schlüsseltechnologien zur Erzeugung von SAF voran und sichert sich Zugriff auf die benötigten SAF-Volumina.

Seit mehreren Jahren herrscht aus der Perspektive der Lufthansa Group in der Luftfahrtbranche eine große Dynamik hinsichtlich der Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Technologien, auch wenn viele Projekte noch weit von einer Serienreife entfernt sind. Die etablierten Hersteller, wie Airbus oder Boeing, ebenso wie viele junge Firmen versuchen, den Luftverkehrsmarkt mit neuen Ideen und Konzepten zu bereichern. Neben alternativen Kraftstoffen spielen aus Sicht der Lufthansa Group dabei auch neue Antriebskonzepte rund um Wasserstoff oder Elektrizität und damit verbundene Flugzeugkonzepte eine Rolle. Die Lufthansa Group verfolgt diese Entwicklungen aufmerksam und analysiert sie laufend hinsichtlich ihrer Zukunftsfähigkeit und Relevanz.

Flottenerneuerung bildet wichtigsten Hebel zur CO₂-Einsparung

Die Flottenerneuerung bleibt kurz- und mittelfristig der wichtigste Hebel zur CO₂-Einsparung. Im Jahr 2025 wuchs die Flotte der Lufthansa Group um 23 (Vorjahr: 18) neu hinzugekommene Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Der Flugzeugtyp A320neo zählt dabei zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen. Im Gegenzug haben insgesamt 21 Flugzeuge (Vorjahr: 4) die Konzernflotte verlassen.

Seit 2019 hat die Lufthansa Group den Anteil der Flotte mit neuester Technologie auf 25 % (181 Flugzeuge) mehr als verdoppelt. Im Jahr 2026 erwartet die Lufthansa Group rund 45 Auslieferungen von modernen Flugzeugen der Modelle Airbus A220-300, A320neo, A321neo, A350-900, A350-1000 sowie Boeing 787-9 und 777-9. Der Auftragsbestand umfasst rund 220 Flugzeuge, die mit neuester Technologie ausgestattet sind.



Insgesamt wurden im Jahr 2025 4.666 Mio. EUR (Vorjahr: 3.912 Mio. EUR) in die Flottenerneuerung investiert. Diese Investitionen sind taxonomiefähig und werden unter der Aktivität 6.19 Personen- und Frachtflugverkehr innerhalb des Umweltziels 1 – Klimaschutz ausgewiesen, siehe auch [↗ Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung \(EU\) 2020/852 – 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr](#).

Technische Maßnahmen für die bestehende Flotte ergänzen Engagement für mehr Treibstoffeffizienz

Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte, sogenannte Retrofits, werden kontinuierlich geprüft und gegebenenfalls umgesetzt. Die von Lufthansa Technik gemeinsam mit einem Industriepartner entwickelte funktionale Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“ ist ein Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung einer technischen Maßnahme. Ihre sogenannten „Riblet-Filme“, benannt nach den der Hai-fischhaut nachempfundenen mikroskopisch kleinen Rippen, sind aktuell schon in der Lage, den Luftwiderstand großer Verkehrsflugzeuge und damit ihren Kerosinverbrauch um circa 0,8 % zu verringern.

Ende 2025 befanden sich insgesamt 21 (Vorjahr: 17) mit „AeroSHARK“ ausgestattete Boeing 777 in der Flotte der Lufthansa Group, davon zwölf Boeing 777-300ER bei SWISS, fünf Boeing 777F bei der Lufthansa Cargo sowie, im Jahr 2025 neu dazugekommen, vier 777-200ER bei Austrian Airlines. Darüber hinaus hat Lufthansa Technik mit der Zertifizierung für das Flugzeugmuster A330 von Airbus begonnen, um dieses Produkt innerhalb der Lufthansa Group, aber auch auf dem externen Markt anzubieten.

Ausbau von Sustainable Aviation Fuels für den klimaschonenden Flugverkehr der Zukunft wird unterstützt

Der Markthochlauf von SAF stellt eine zentrale Maßnahme für einen zukünftig klimaschonenderen Flugverkehr dar. Bisher ist die globale Produktionskapazität und damit die Verfügbarkeit von SAF noch begrenzt. Die gesamte globale Produktionskapazität würde nur für einen Bruchteil des weltweiten Flug-

kraftstoffverbrauchs ausreichen. Um die eigene Versorgung mit SAF dauerhaft zu sichern, setzt die Lufthansa Group auf eine kontinuierliche Beschaffung auf dem Spot-Markt, dem Markt für kurzfristige Geschäfte. Mittelfristig werden Optionen für langfristige Abnahmeverträge geprüft. Langfristig unterstützt Lufthansa Group innovative Produktionskonzepte über ein globales SAF-Partnernetzwerk. Durch den Einsatz von SAF können zudem weitere technische Bewertungskriterien der Wirtschaftsaktivität 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr erfüllt werden. [↗ Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung \(EU\) 2020/852 – 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr](#).

Auf politischer Ebene setzt sich die Lufthansa Group für eine globale Strategie zur Bereitstellung von SAF ein. Neben einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung der SAF-Beimischungsquoten gehört dazu beispielsweise auch die Definition quantifizierbarer Ziele und ambitionierter Nachhaltigkeitskriterien für den SAF-Einsatz auf Ebene der International Civil Aviation Organization (ICAO). Diesen Prozess unterstützt die Lufthansa Group seit 2023 durch die Mitgliedschaft in der „ICAO Fuel Task Group“. In der Europäischen Union setzt sich die Lufthansa Group für eine Vereinfachung der Einhaltung SAF-bezogener Regulierung ein und hat dafür vielbeachtete Vorschläge unterbreitet, die auch im Jahr 2025 aktualisiert und erweitert wurden. Die Lufthansa Group ist Mitglied in der Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany (aireg), der eFuel Alliance und der Zertifizierungsorganisation ISCC.

Lufthansa Group setzt sich für Harmonisierung des europäischen Luftraums ein

Die ambitionierten Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2050 sowie die zu erwartende steigende Komplexität bedingen eine deutliche Effizienzsteigerung des europäischen Luftraums. Neben einer grundlegenden Modernisierung und Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards ist zunehmend die Resilienz und die Sicherheit der Datenkommunikation sicherzustellen. Im Rahmen der Verabschiedung der Verordnung zum einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky, SES2+) der EU-Kommission setzt

sich die Lufthansa Group weiterhin für die Harmonisierung und den Fortschritt des europäischen Luftraums ein. Hierfür verfügen die Lufthansa Group und weitere europäische Fluggesellschaften, zum Beispiel im Zusammenschluss bei Airlines for Europe (A4E), über die erforderliche Expertise und unterstützen seit vielen Jahren aktiv die Gestaltung eines effizienten EU-Luftraums durch ihre Mitarbeit in Gremien, unter anderem Network Directors of Operations (NDOP) und Network Directors of Technology (NDTECH), sowie in diversen Steuerungskomitees und Projekten. Die Lufthansa Group möchte zudem möglichst viele Passagiere, die über ihre Drehkreuze reisen, für eine intermodale An- oder Abreise gewinnen, um die Anzahl besonders kurzer Flüge weiter reduzieren zu können. Mit einem erweiterten intermodalen Angebot soll die An- und Abreise per Bahn oder Fernbus genauso selbstverständlich wie der Anschlussflug werden.

Effizienzsteigerungen durch einen einheitlichen europäischen Luftraum sollen Emissionen reduzieren

Die Verordnung der Europäischen Kommission zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES2+) soll dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement weiter zu harmonisieren und zu optimieren. Die technologische Basis hierfür bilden die Ergebnisse aus dem europäischen SESAR-Programm. Die von der Europäischen Kommission angestrebte Effizienzsteigerung von bis zu 10 % durch verkürzte Flugwege, verbessertes Kapazitätsmanagement und weniger Verspätungen soll im Bereich Forschung und Implementierung durch das SESAR-Programm erreicht werden. Wesentlich für eine effiziente Flugdurchführung sind auch kapazitätssteigernde Maßnahmen im Luftraum, die von zentraler Bedeutung für einen stabilen Flugplan und weniger Verspätungen sind. Hier unterstützte die Lufthansa Group in mehrfacher Hinsicht, unter anderem durch Investitionen in moderne Kommunikationstechnologien. So wurde 2025 damit begonnen, die Flugzeuge der Lufthansa Group mit der ADS-C EPP-Technologie auszustatten. Die Nachrüstung auf den vorhandenen Flugzeugen wird voraussichtlich bis Ende 2027 dauern. Aufgrund der hohen Relevanz der Entwicklung des europäischen Luftraums für die Lufthansa Group engagiert sie sich auch



weiterhin im Industriekonsortium „SESAR Deployment Manager“ (SDM) als Mitglied und mit aktiver Unterstützung von Expertinnen und Experten. Für Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie für die aktive Mitarbeit im SDM erhielt die Lufthansa Group Fördergelder der Europäischen Union.

Die Lufthansa Group war 2025 auch an den Gremien des zukünftigen SESAR-Programms beteiligt. Darüber hinaus wird die Umsetzung der oben erwähnten Technologien, Verfahren und Standards im Rahmen der SDM-Tätigkeiten im Tagesgeschäft koordiniert. Im Berichtsjahr wurden europaweit 359 Projekte durch den SDM koordiniert. Die Lufthansa Group beteiligte sich an drei dieser Implementierungsprojekte und war darüber hinaus auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten (SESAR 3) mit verschiedenen Fluggesellschaften der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Anbieter aktiv beteiligt. Ziel ist es dabei, auch kurzfristige Effizienzgewinne beschleunigt umsetzen zu können. Zusätzlich zu den zwei zuvor genannten Projekten beteiligte sich SWISS auch in diesem Geschäftsjahr im Rahmen des „Horizon Europe“-Förderprogramms in den Themengebieten optimierte Flugführung und Ankunftszeitmanagement in Zürich an drei Projekten, die im Jahr 2023 gestartet wurden.

Operative Maßnahmen entlang der Klimaschutzstrategie der Lufthansa Group sind etabliert

Operative Maßnahmen der Lufthansa Group zum Klimaschutz umfassen neben dem kraftstoffeffizienteren Flugzeugeinsatz und der Optimierung der Auslastung auch die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren und Navigationstechnologien, die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten sowie die Entwicklung zahlreicher Konzepte zur Treibstoff einsparung in der Steuerung des Flugbetriebs.

Diese Maßnahmen und ihre Effekte werden zusammen mit technischen Maßnahmen, wie zum Beispiel „AeroSHARK“, und Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des OPS Sustainability Program zusammenfassend gesteuert. Das nachfolgend dargestellte Programm integriert so Maßnahmen aus den ersten drei Handlungsfeldern der Klimaschutzstrategie.

OPS Sustainability Program ist integraler Ansatz für Handlungsfelder der Klimaschutzstrategie

Das OPS Sustainability Program integriert Maßnahmen aus den drei Handlungsfeldern technischer Fortschritt, verbesserte Infrastruktur und operative Maßnahmen der Klimaschutzstrategie der Lufthansa Group und soll ein einheitliches Reporting der erzielten Emissionsreduktionen sicherstellen. Außerdem setzt das Programm begleitend Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen um, die eine gelebte Kultur des effizienten Umgangs mit Ressourcen fördern sollen.

Im Berichtsjahr wurden konzernweit 81 (Vorjahr: 91) Projekte zur Emissionseinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklung. Hierdurch konnten – zusätzlich zu den bereits in den Vorjahren erreichten Reduzierungen – weitere 67,8 Tsd. (Vorjahr: 37 Tsd.) Tonnen CO₂-Emissionen dauerhaft vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 21,7 Tsd. (Vorjahr: 12 Tsd.) Tonnen entspricht dem Verbrauch von circa 258 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München–New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350-900.

Um die positiven Ergebnisse weiterzuführen und zur weiteren Ausschöpfung von Potenzialen beizutragen, wurde das OPS Sustainability Program bis 2028 verlängert.

Emissionseinsparungen sollen durch Prozess- und Gewichtsoptimierungen erreicht werden

Auch in diesem Berichtsjahr wird unter dem Namen „Green Procedures“ der Einsatz treibstoffsparender Prozesse im Flugbetrieb durch Pilotinnen und Piloten gefördert, etwa durch Maßnahmen wie Single Engine Taxi In, bei der nach der Landung nur ein Triebwerk für das Rollen zur Parkposition verwendet wird. Eine ebenso wichtige Rolle spielt die optimierte Nutzung des Luftraums durch neue, effizientere An- und Abflugverfahren mit satellitengestützter Navigation sowie strukturelle Anpassungen an Luftraumgrenzen und in der Flugplanung. Nicht zuletzt werden durch den Einsatz neuartiger Materialien sowie durch die Reduktion des Material-

bedarfs bei Service- und Handlingprozessen signifikante Gewichtseinsparungen an den Flugzeugen angestrebt.

Ökonomische Instrumente stellen vierte Säule der Klimaschutzstrategie dar

Dem Europäischen Emissionshandel (EU-ETS), dem verpflichtenden CORSIA und der freiwilligen Kompensation von CO₂ kommt eine wesentliche Bedeutung zu. Bei der CO₂-Kompensation finanziert der Luftverkehr Emissionsminderungsprojekte in anderen Sektoren und rechnet sich die erzielten Minderungen im Gegenzug auf die eigenen Nettoemissionsziele an. Neben der Unterstützung von Klimaschutzprojekten entsprechend der geschätzten flugbezogenen CO₂-Emissionen von Dienstreisen durch das Unternehmen baut die Lufthansa Group deshalb auch die Angebote zur Unterstützung von Klimaschutzprojekten zur Entfernung oder Vermeidung von CO₂-Emissionen für Kundinnen und Kunden kontinuierlich aus.

Verpflichtende Kompensation von CO₂

Mit dem im Oktober 2016 bei der ICAO getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz CORSIA, an dem die Lufthansa Group teilnimmt, werden seit 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert. Konzeptionell werden im Rahmen von CORSIA alle Emissionen der Luftfahrtindustrie kompensiert, die über dem CO₂-Ausstoß des von der ICAO definierten Basiswerts liegen. Dieser beläuft sich für die Pilotphase (2021 bis 2023) auf das Emissionsvolumen des Jahres 2019 und für die Jahre 2024 bis 2035 auf 85 % der Emissionen aus dem Jahr 2019.

Handel mit marktbasierten Klimaschutzinstrumenten

Im EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) werden die CO₂-Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel industrieübergreifend erfasst und reduziert. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Zudem müssen durch die Novellierung der Emissionshandelsrichtlinie seit dem 1. Januar 2025 auch Daten zu den sogenannten Nicht-CO₂-Effekten für alle Flüge der Lufthansa Group berichtet werden.



Im ersten Schritt wurden die hierfür benötigten Daten pro Flug erfasst und berichtet. Nicht-CO₂-Effekte sind nicht Teil des Bepreisungsmechanismus der Emissionshandelsrichtlinie. Zusätzliche Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten bestehen durch die Emissionshandelssysteme der Schweiz (CH-ETS) und des Vereinigten Königreichs (UK-ETS) für die Flüge zwischen dem EWR, der Schweiz und UK. Seit 2024 gibt es im EU-ETS einen Anreizmechanismus für SAF, der je nach SAF-Typ und Betankungsort einen Teil der Mehrkosten ausgleicht. In Kombination mit der verpflichtenden SAF-Beimischungsquote kann dies jedoch zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Die Lufthansa Group begleitet gemeinsam mit relevanten Verbänden den politischen Überarbeitungsprozess der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Ziel ist es, Überschneidungen zwischen CORSIA und EU-ETS zu vermeiden und die Regelungen zur SAF-Beimischung besser mit dem EU-ETS abzustimmen, um faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

Beiträge zu Klimaschutzprojekten entsprechend den CO₂-Emissionen von Dienstreisen der Mitarbeitenden

Die Lufthansa Group leistet bereits seit 2019 weltweit freiwillig einen Beitrag zu Klimaschutzprojekten entsprechend den geschätzten CO₂-Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeitenden. Im Berichtsjahr 2025 wurden hierfür Beiträge in Höhe von 87 Tsd. (Vorjahr: 84 Tsd.) Tonnen CO₂ über die Klimaschutzorganisationen myclimate, Climate Partner, Squake, Ceezer und Climate Austria geleistet.

Angebote zum nachhaltigeren Fliegen ausgebaut

Die Lufthansa Group baut ihre Angebote und Services für nachhaltigeres Fliegen kontinuierlich aus. Diese kombinieren in der Regel den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) mit der Unterstützung zertifizierter Klimaschutzprojekte, wie etwa im Rahmen der „Green Fares“. Im Berichtsjahr ist besonders die Einführung neuer Anreize durch Miles & More, das Loyalitätsprogramm der Lufthansa Group, hervorzuheben: Seit September 2025 erhalten Mitglieder Meilen und Points für freiwillige Beiträge von SAF, die zur künftigen Reduzierung von CO₂-Emissionen beitragen. Darüber hinaus stieg der

Anteil der Buchungen, die eine Option zum nachhaltigeren Fliegen beinhalten, von 4 % im Vorjahr auf rund 5 %. Dies entspricht einem relativen Wachstum von 25 % und unterstreicht die wachsende Nachfrage sowie die zunehmende Bekanntheit der Angebote. [↗ S4-4 Konsumenten und Endverbraucher – Lufthansa Group bietet Nachhaltigkeitsinitiativen und -angebote für ihre Kundinnen und Kunden an.](#)

Maßnahmen in den Handlungsfeldern technischer Fortschritt und operative Maßnahmen tragen nicht nur zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs bei, sondern stärken zugleich die Resilienz und die Anpassungsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels. Beispiele hierfür sind die Optimierung der Flugzeiten unter Berücksichtigung wetterabhängiger Bedingungen, die kontinuierliche Anpassung der Nutzlast in Abhängigkeit von Temperatur und Luftdruck während des Flugs sowie die Ausstattung der Flughäfen mit fest installierten Klimaanlageanlagen, um die Laufzeiten kerosinbetriebener Hilfsaggregate zu reduzieren und extreme Temperaturen durch gezieltes Kühlen oder Heizen der Flugzeuge auszugleichen.

Reduzierung von CO₂-Emissionen bei bodengebundenen Geschäftsaktivitäten wird vorangebracht

Klimaschutz am Boden nimmt für die Lufthansa Group ebenfalls einen zentralen Stellenwert ein. Der Schwerpunkt der im Berichtsjahr umgesetzten Maßnahmen liegt auf der Reduzierung des Energieverbrauchs in Gebäuden und in der Transformation der bodengebundenen Fahrzeugflotte hin zu einem emissionsreduzierten Betrieb.

Im Berichtsjahr wurde zur Verbesserung der Energiedatenerfassung mit der Implementierung einer konzernweiten Energiedatenbank begonnen und Energieeffizienzmaßnahmen wie Bedarfsanpassungen technischer Anlagen oder LED-Installationen wurden umgesetzt. Im Juli 2025 wurden mehrere Konzerngesellschaften, zum Beispiel die Deutsche Lufthansa AG und Lufthansa Technik AG, nach ISO 50001 zertifiziert. Im Rahmen der auditierten Managementsysteme werden spezifische Ziele gesetzt sowie Kennzahlen definiert und überwacht. Damit ist ein wichtiger Meilenstein erreicht,

der die Grundlage für eine systematische und kontinuierliche Verbesserung der konzernweiten Energieeffizienz bilden soll.

Mit diesen Maßnahmen sollen eine Steigerung der Energieeffizienz, ein höherer Anteil an erneuerbaren Energien sowie eine Reduzierung der Scope-1- und Scope-2-Treibhausgasemissionen erreicht werden, die den bodengebundenen Geschäftsaktivitäten zugerechnet werden. Der zeitliche Horizont für diese Maßnahmen ist langfristig angelegt und erstreckt sich bis zum Jahr 2045.

Kennzahlen und Ziele

E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen

Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Mit der SBTi-Validierung im Jahr 2022 war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa und die zweite weltweit mit einem wissenschaftlich fundierten CO₂-Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens von 2015. Gemäß SBTi-Kriterien hat sich Lufthansa Group das Ziel gesetzt, ihre CO₂-Intensität, das heißt ihre CO₂-Emissionen in Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer (Passagier und Fracht), von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren. Die Lufthansa Group richtet ihre Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen durch das SBTi-Ziel an dem politischen Ziel aus, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen – wie im Pariser Abkommen festgelegt.

Das SBTi-Ziel der Lufthansa Group wird ergänzt durch ein Netto-null-Ziel für 2050 und ein Netto-Emissionsziel von –50 % für 2030 gegenüber 2019, die dazu beitragen sollen, die globale Erwärmung auf nur 1,5 °C zu begrenzen, wie vom IPCC dargelegt. Das Jahr 2019 diente als Basisjahr, da dies zum Zeitpunkt der Zielsetzung das letzte Betriebsjahr ohne Auswirkung der Corona-Krise auf die Emissionen war. Die Ziele zur Verringerung der CO₂-Emissionen berücksichtigen



auch künftige Entwicklungen, wie das Wachstum des Flugangebots unter Verwendung der aktuellen unternehmensweiten Wachstumsszenarien. Darüber hinaus hat sich das Unternehmen für den Bodenbetrieb das Ziel gesetzt, in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien zu beziehen. Die Lufthansa Group hat ihre Treibhausgas-Emissionsreduktionen kombiniert. Das validierte SBTi-Ziel für den Flugbetrieb deckt Scope 1 Flug sowie Scope 3, Kategorie 3 ab.

Das Klimaschutzziel für den Bodenbetrieb deckt die markt-basierten Scope-2-Emissionen durch Stromverbrauch ab.

Der Mitigationpfad der Lufthansa Group bezieht die Geschäftsentwicklung mit ein und prognostiziert die Minde-rungsbeträge der Einzelmaßnahmen. Dabei berücksichtigt der Pfad die wichtigsten Hebel, auf deren Basis die Lufthansa Group den Flugbetrieb dekarbonisieren und ihre Ziele erreichen möchte. Er wird von zahlreichen Investitionen und Partner-schaften flankiert, um kurz- bis mittelfristig die Emissions-reduzierung und die Entwicklung der langfristig benötigten Technologien voranzutreiben.

Steuerung der SBTi-Ziele ist im Unternehmen verankert

Die Entwicklung der Strategie und die Ausgestaltung der Reduktionsziele für die Fluggesellschaften der Lufthansa Group obliegt der Abteilung Corporate Responsibility in enger Zusammenarbeit mit den relevanten Geschäftsbereichen und Fachabteilungen. Der Vorstand hat die übergeordnete Auf-sicht über die Klima- und Umweltstrategie, die Organisation, das Management und die Umsetzung. Die Ziele sind mit dem ESG-Reporting-Team des Konzerns abgestimmt, um den Grad der Zielerreichung aus dem Treibhausgasinventar abzuleiten.

Beitrag der einzelnen Dekarbonisierungshebel ist quantifiziert

Die Lufthansa Group hat mehrere Dekarbonisierungshebel identifiziert, die innerhalb der Vier-Säulen-Strategie und der ergriffenen Maßnahmen beschrieben wurden. Für die

Dekarbonisierungshebel quantifiziert die Lufthansa Group die folgenden Beiträge zur Erreichung des SBTi-Ziels im Jahr 2030:

- Die Flottenerneuerung führt zu einer Treibhausgas-Emissionsreduktion pro Revenue-Tonnenkilometer (RTK) von prognostizierten 15,3 % auf der Grundlage heutiger Rahmenbedingungen wie der Liefertreue der Flugzeughersteller.
- Betriebliche Effizienzmaßnahmen führen zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro RTK um prognostizierte 3,9 % auf Grundlage heutiger Rahmenbedingungen wie der vernetzten Nutzung des europäischen Luftraums.
- Die Verwendung von SAF führt zu einer zusätzlichen Verringerung der Treibhausgasemissionen pro RTK um prognostizierte 3,4 % auf der Grundlage heutiger Rahmenbedingungen wie der Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit nachhaltiger Flugtreibstoffe.

Zur Erreichung der Netto-Klimaschutzziele setzt die Lufthansa Group neben den Dekarbonisierungshebeln auf die Unterstützung von zertifizierten Klimaschutzprojekten.

Fortschritt der Zielerreichung wird jährlich erfasst

Die gesamte Reduktion der Treibhausgasemissionen pro RTK im Vergleich zum Basisjahr 2019 (SBTi KPI) über alle Maßnahmen hinweg betrug im Berichtsjahr 7,1 % (Vorjahr: 3,8 %).

Die Reduktion wurde durch die kontinuierliche Modernisierung der Flotte, die Nutzung nachhaltiger Flugtreibstoffe und die Einführung weiterer Effizienzmaßnahmen erreicht. Durch den Ausbau der Angebote und Services für nachhaltigeres Fliegen für Kundinnen und Kunden konnten im Vergleich zum Vorjahr zusätzlich CO₂-Emissionen eingespart werden.

Die Reduktion liegt derzeit unter den ursprünglichen Erwartungen zum Zeitpunkt der Zieldefinition. Dominierende Einfluss-faktoren waren die Verzögerungen bei der Auslieferung moderner Flugzeuge, weshalb die Flottenerneuerung nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden konnte. Zusätzlich erfordern die aktuellen geopolitischen Konflikte, wie zwischen

Russland und der Ukraine sowie die Lage im Nahen Osten, weiträumige Luftraumsperrungen. Diese haben in den letzten Jahren zu teils erheblichen Umwegen, Flugzeiterhöhungen und einem erhöhten Treibstoffverbrauch auf betroffenen Strecken geführt. Im Geschäftsjahr 2026 ist eine Revalidierung des SBTi-Ziels geplant.

Umgang mit weiteren klimawirksamen Gasen bleibt noch offen

Für klimawirksame Nicht-CO₂-Gase hat die Lufthansa Group bislang keine Ziele definiert. Derzeit laufen Forschungsarbeiten, um einen einheitlichen Standard zur Umrechnung in CO₂-Äquivalente (CO₂eq) oder eine andere adäquate Metrik zu entwickeln. Anschließend können Ziele von der Lufthansa Group definiert und gesetzt werden. Weder die Forschung noch der Gesetzgeber haben in Bezug auf die zu verwendenden Parameter und den zu betrachtenden Zeitraum der Wirkung bisher eine eindeutige Festlegung getroffen.

Energiebezogene Ziele für die Bodenmobilität werden überarbeitet

Im Rahmen einer Überarbeitung des Zielsystems befinden sich die Bodenmobilitätsziele aktuell in Überprüfung. Der Zeitpunkt des Abschlusses des Überarbeitungsprozesses steht derzeit noch nicht fest. Bis dahin verfolgt die Lufthansa Group weiterhin die Ambition, bis zum Jahr 2030 in der Bodenmobilität CO₂-Neutralität zu erreichen. Die Ambition folgt keinem definierten sektoralen Pfad und ist nicht als 1,5-Grad-kompatibel verifiziert. Die Lufthansa Group verfolgt die Wirksamkeit der Maßnahmen im Kontext der Bodenmobilität systematisch. Dazu dient ein jährliches Monitoring zentraler Energie- und Verbrauchsindikatoren wie Diesel-, Benzin-, Erdgas- und Stromverbräuche. Die Auswertung dieser Daten ermöglicht es, Entwicklungen im Energieverbrauch nachzuvollziehen und den Beitrag der Maßnahmen zur Reduktion des Energiebedarfs und damit zur Ambition einer CO₂-neutralen Bodenmobilität bis 2030 zu bewerten.



E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

Die Lufthansa Group erfasst und analysiert jährlich ihren weltweiten Energieverbrauch. Die Energieverbräuche sind als Kennzahl für die Lufthansa Group von hoher Bedeutung – zum einen als Grundlage zur Berechnung des CO₂-Fußabdrucks sowie zur Überprüfung der Wirksamkeit von ergriffenen Energiereduktionsmaßnahmen, zum anderen, da die Lufthansa Group in als klimaintensiv eingestuften Sektoren tätig ist. Als klimaintensive Sektoren sind sowohl der Passagier- und Frachtverkehr im Luftverkehr als auch Aktivitäten von Lufthansa Technik im Segment „Maintenance, Repair & Overhaul (MRO)“ eingestuft. Eine Übersicht über die ESRS-Sektoren ist in [↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#) dargestellt.

Die folgende Tabelle bietet einen detaillierten Überblick über die Energieträger und deren Verbräuche über alle Geschäftsbereiche des Unternehmens hinweg.

T058 ESRS E1-5 | AR34 Energieverbrauch und Energiemix im Jahr 2025

		2025	2024
(1) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzeugnissen	MWh	110.192.025	109.875.298
(2) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	MWh	151.293	122.282
(3) Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	MWh	–	–
(4) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	MWh	283.708	213.602
(5) Gesamtverbrauch fossiler Energie	MWh	110.627.026	110.211.182
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	98,3	99,6
(6) Verbrauch aus nuklearen Quellen	MWh	0	0
Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0,0	0,0
(7) Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.) ¹⁾	MWh	1.703.268	247.319
(8) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	MWh	192.241	220.819
(9) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	MWh	1.895.509	468.137
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	1,7	0,4
Gesamtenergieverbrauch	MWh	112.522.535	110.679.319

¹⁾ Im Berichtsjahr erfolgte eine Anpassung der Berechnungsmethodik für diesen Datenpunkt; weiterführende Erläuterungen finden sich im Fließtext.

Die Kennzahl zum Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse, umfasst auch Sustainable Aviation Fuel (SAF). Im Berichtsjahr wurde die Methodik zur Berechnung der SAF-Menge gegenüber dem Vorjahr aufgrund regulatorischer Anforderungen aus RefuelEU Aviation angepasst. Während im Vorjahr die ausgewiesenen SAF-Energieverbräuche auf verkauften Mengen basierten, bildete im Berichtsjahr die gelieferte SAF-Menge gemäß behördlicher Berichtssystematik die Basis. Ebenso wurden bislang nicht berichtete SAF-Mengen berücksichtigt. Die Lufthansa Group erhielt im Berichtsjahr 13 Mio. EUR aus dem EU-Emissionshandelssystem zur Kofinanzierung der Verwendung von förderfähigem SAF (förderfähige Flugkraftstoffe gemäß der delegierten Verordnung 2025/723 FEETS).

Neben den absoluten Energieverbräuchen berechnet die Lufthansa Group die Energieintensität für die klimaintensiven Sektoren. Diese betrug für das Jahr 2025 2,7 KWh pro Euro Umsatz (Vorjahr: 2,7 KWh pro Euro Umsatz).

Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden für die Energieverbräuche sowie der Energieintensität sind unter [↗ Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt](#) aufgeführt.

E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

CO₂-Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt

Die Lufthansa Group ermittelt jährlich ihren CO₂-Fußabdruck. Der „Carbon Footprint“ der Lufthansa Group bildet die Summe aller durch ihre betrieblichen Aktivitäten verursachten Kohlenstoffdioxid- und anderen Treibhausgasemissionen gemäß den international anerkannten Standards des Greenhouse Gas Protocol ab, inklusive der wesentlichen Emissionen aus der Lieferkette. Um größtmögliche Transparenz und Vergleichbarkeit für alle Anspruchsgruppen herzustellen, wird der Carbon Footprint jährlich von einer unabhängigen externen Prüfungsorganisation verifiziert und unter anderem über die Teilnahme am anerkannten CDP-Rating auch detailliert kommuniziert. Eine genaue Beschreibung der Veränderungen sowie die Auswirkungen auf den Carbon Footprint sind beschrieben unter [↗ Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt](#).

Die CO₂-Emissionen des Jahres 2025 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

T059 ESRS E1-6 | AR48 Treibhausgasemissionen im Jahr 2025

		Basisjahr (2019)	Rückblickend			Etappenziele und Zieljahre		
			2024	2025	Veränderung in %	2025	2030	Jährlich % des Ziels/Basisjahr
Scope-1-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	33.349	29.159	29.556	1	n/a	siehe E1-4 Ziele	n/a
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen	%	26	33	33	0	n/a	n/a	n/a
Scope-2-Treibhausgasemissionen								
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	260	124	129	4	n/a	n/a	n/a
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	200	49	72	47	n/a	siehe E1-4 Ziele	n/a
Signifikante Scope-3-Treibhausgasemissionen								
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen	Tsd. t CO ₂ e	10.589	13.734	15.593	14	n/a	n/a	n/a
(1) Erworbene Waren und Dienstleistungen	Tsd. t CO ₂ e	12	3.326	3.209	−4	n/a	n/a	n/a
(2) Investitionsgüter	Tsd. t CO ₂ e	806	301	348	16	n/a	n/a	n/a
(3) Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Tsd. t CO ₂ e	7.893	6.313	6.346	1	n/a	siehe E1-4 Ziele	n/a
(4) Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Tsd. t CO ₂ e	1.441	1.821	2.455	35	n/a	n/a	n/a
(5) Abfallaufkommen in Betrieben	Tsd. t CO ₂ e	271	12	10	−17	n/a	n/a	n/a
(6) Geschäftsreisen	Tsd. t CO ₂ e	63	46	78	70	n/a	n/a	n/a
(7) Pendelnde Arbeitnehmer	Tsd. t CO ₂ e	38	58	80	38	n/a	n/a	n/a
(8) Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(9) Nachgelagerter Transport	Tsd. t CO ₂ e	n/a	1	1	0	n/a	n/a	n/a
(10) Verarbeitung verkaufter Produkte	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(11) Verwendung verkaufter Produkte	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(12) Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(13) Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Tsd. t CO ₂ e	65	631	422	−33	n/a	n/a	n/a
(14) Franchises	Tsd. t CO ₂ e	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
(15) Investitionen	Tsd. t CO ₂ e	n/a	1.225	2.645	116	n/a	n/a	n/a
THG-Emissionen insgesamt								
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	Tsd. t CO ₂ e	44.198	43.017	45.278	5	n/a	siehe E1-4 Ziele	14 ¹⁾
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	Tsd. t CO ₂ e	44.138	42.942	45.221	5	n/a	siehe E1-4 Ziele	14 ¹⁾

¹⁾ Bezieht sich auf Scope 1 und Scope 3, Kategorie 3 und ist variabel in Abhängigkeit vom unterstellten RTK-Wachstum bis 2030.



Beim Carbon Footprint Scope 3, Kategorie 15 kommt es zu hohen Abweichungen im Vergleich zum Vorjahr durch die erstmalige Aufnahme der im Jahr 2025 erfolgten Beteiligung an der ITA.

Neben den Treibhausgasemissionen aus fossilen Energieträgern berechnet die Lufthansa Group auch die Emissionen, die durch die Verbrennung biogener Energieträger, insbesondere SAF, entstehen. Diese betragen für das Jahr 2025 in Scope 1 440.372t CO₂e (Vorjahr: 63.741 t CO₂e) und 53.020 t CO₂e für Scope 3 (Vorjahr: Die Daten für das Geschäftsjahr 2024 sind nicht verfügbar, da sie im Geschäftsjahr 2025 zum ersten Mal erhoben wurden). Für Scope 2 gibt es keine biogenen Emissionen. Die Vergleichbarkeit zwischen den Scope-1-Emissionen zwischen den Berichtsjahren 2024 und 2025 ist infolge einer methodischen Anpassung bei der Erfassung der SAF-Mengen begrenzt. Dieser Methodikwechsel wird im Kapitel [E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix](#) beschrieben.

Analog zur Energieintensität berichtet die Lufthansa Group auch ihre CO₂-Intensität. Wie viele Tonnen CO₂-Äquivalente pro Million Euro Umsatz ausgestoßen werden, ist in der folgenden Tabelle aufgeführt.

T060 ESRS E1-6 | 54 THG-Intensität pro Nettoerlös im Jahr 2025

		2025	2024
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoerlös ¹⁾	t CO ₂ e/ MEUR	1.143	1.145
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoerlös ¹⁾	t CO ₂ e/ MEUR	1.142	1.143

¹⁾ siehe [T162 Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2025](#).

E1-7 – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Gutschriften

Lufthansa Group bezieht Beiträge zu Klimaschutzprojekten zur CO₂-Vermeidung oder Entfernung ein, um freiwilliges Klimaziel zu erreichen

Über das SBTi-Ziel hinaus verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, ihre die Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 um 50 % gegenüber dem Jahr 2019 zu senken. Die Unterstützung von Klimaschutzprojekten zur Vermeidung oder Entfernung von CO₂-Emissionen ist dabei einbezogen und unterstützt das Erreichen dieses Klimaziels maßgeblich. Die Beiträge fließen in ein Klimaschutzprojekt-Portfolio, das Projekte in verschiedenen Ländern der Welt, beispielsweise in Deutschland, Österreich, Belgien und der Schweiz, beinhaltet. Aktuell wird die Lufthansa Group dabei unter anderem von den Organisationen myclimate, Climate Austria, SQUAKE, Climeworks, Ceezer und ClimatePartner unterstützt. Das Projektportfolio beinhaltet moderne, technologiebasierte Projekte wie CarbonCure’s Sustainable Concrete (Abscheidung von CO₂ und langfristige Speicherung in Beton) und Biochar (CO₂-Entfernung durch Pflanzenkohle). Die Lufthansa Group fördert damit die Entwicklung des Marktes von Klimaschutzprojekten zur CO₂-Vermeidung oder Entfernung hin zu neuen Technologien und Angeboten mit langfristiger Bindung von CO₂. Die Beiträge erfolgen durch die Fluggäste über entsprechende Angebote zum nachhaltigeren Fliegen wie dem „Green Fares“-Flugtarif, den die Fluggesellschaften der Lufthansa Group Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Edelweiss, Discover Airlines und Air Dolomiti anbieten. Neben den in diesem Bericht beschriebenen freiwilligen Aktivitäten nimmt die Lufthansa Group auch an CORSIA als verpflichtendem Kompensationssystem in der Luftfahrtbranche teil. Langfristig strebt die Lufthansa Group an, unter anderem mithilfe dieser Maßnahmen, bis 2050 eine neutrale CO₂-Bilanz zu erreichen.

Die Reduktion von Emissionen durch Maßnahmen wie Flottenmodernisierung, operative Effizienzverbesserung und dem Einsatz von SAF sind mit hohen Kosten verbunden. Als eine schwer

zu dekarbonisierende Branche wird der Luftverkehr langfristig auf den Einsatz von CO₂-Zertifikaten angewiesen sein.

Durch die Nutzung von CO₂-Gutschriften werden Maßnahmen, die dazu beitragen, eine Entstehung von Treibhausgasen von vornherein zu vermeiden, wie beispielsweise die Modernisierung der Flotte, nicht behindert. Investitionen in operative Maßnahmen werden gegenüber CO₂-Gutschriften als Reduktionsmaßnahme priorisiert. Auf Basis des aktuellen technischen Stands sind die über bereits umgesetzten Maßnahmen hinausgehenden Reduktionsmaßnahmen für die Lufthansa Group derzeit nicht wirtschaftlich. Daher sind CO₂-Gutschriften als Instrument zur Kompensation unverzichtbar, um die Emissionsziele zu erreichen. Darüber hinaus werden CO₂-Gutschriften von Kundinnen und Kunden gekauft und finanziert und somit keine Investitionsmittel, die in andere Reduktionsmaßnahmen fließen könnten, langfristig gebunden.

Alle aktuellen Projekte des Klimaschutzportfolios der Lufthansa Group sind jeweils nach einem hohen Standard zertifiziert. 88 % der Projekte des Klimaschutzportfolios der Lufthansa Group werden nach dem vom Umweltbundesamt empfohlenen Gold Standard geprüft. Darüber hinaus sind mehrere naturbasierte Projekte von Plan Vivo zertifiziert und die technologiebasierten Projekte (CarbonCure’s Sustainable Concrete und Biochar) mit dem Verified Carbon Standard (VCS) und Puro Earth Standard beziehungsweise Carbon Standards International zertifiziert. Projekte des Anbieters Climate Austria sind nach lokalen österreichischen Standards entsprechend den Bestimmungen der nationalen Umweltförderung zertifiziert.

Die Menge an gelöschten CO₂-Zertifikaten sowie die zukünftig geplante Menge an gelöschten CO₂-Zertifikaten sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Dabei basiert die Gesamtmenge der CO₂-Gutschriften, deren Löschung geplant ist, ausschließlich auf Verträgen mit Anbietern von CO₂-Gutschriften. Jedoch sind Abweichungen der Planwerte mit den tatsächlichen Werten für 2025 möglich. Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden ist unter [Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt](#) aufgeführt.



T061 ESRS E1-7 | 59a & b Im Jahr 2025 gelöschte CO₂-Zertifikate

		2025	2024
Gesamt	t CO ₂ e	865.038	606.007
Anteil an Reduction-Projekten	t CO ₂ e	768.592	545.580
Anteil an Removal-Projekten	t CO ₂ e	96.446	60.427
Davon auf technologischer Basis	%	13	5
Davon auf biogener Basis	%	87	95
Anteile nach hauptsächlich genutzten Standards			
Anteil Plan Vivo	%	8	6
Anteil Gold Standard for the Global Goals	%	88	90
Anteil MoorFutures	%	0	1
Anteil Puro Earth Standard	%	0	1
Anteil Carbon Standards International	%	1	0
In zukünftigen Berichtsjahren zu löschende CO₂-Zertifikate			
In der Zukunft zu löschende CO ₂ -Zertifikate basierend auf von der Lufthansa Group verkauftem Volumen 2025			
	t CO ₂ e	803.457	657.235

Basierend auf den absoluten Mengen an gelöschten CO₂-Zertifikaten, dargestellt in der oberen Tabelle, ergibt sich ein Anteil von 11 % (Vorjahr: 10 %) an „Removal“-Projekten und 89 % (Vorjahr: 90 %) an „Reduction“-Projekten. 2 % (Vorjahr: 3 %) der stillgelegten Zertifikate beziehen sich auf Projekte, die in Europa durchgeführt wurden. Die Lufthansa Group hat darüber hinaus keine CO₂-Zertifikate stillgelegt, die unter Artikel 6 des Pariser Klimaabkommens fallen.

E1-9 – Antizipierte finanzielle Effekte

Die Lufthansa Group macht von der Übergangserleichterung gemäß dem delegierten Rechtsakt zum Quick Fix Gebrauch und verzichtet auf die Offenlegung der erwarteten finanziellen Effekte i. S. d ESRS E1-9.

E2 – Umweltverschmutzung

Die Lufthansa Group ist bemüht, negative Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Beim weit gefassten Thema Umweltverschmutzung liegt der Fokus vor allem auf dem aktiven Schallschutz. Dabei geht es darum, einen Interessenausgleich zwischen den Anliegen des Unternehmens und der Flughafen-anwohnenden zu schaffen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Der Luftverkehr der Lufthansa Group führt sowohl im operativen als auch im Flugschulbetrieb zu Lärmbelastungen, die insbesondere lokale Gemeinschaften in Flughafennähe beeinträchtigen können. Während auch Lebensräume und Ökosysteme betroffen sein können, stehen für die Lufthansa Group die Auswirkungen auf die Lebensqualität und das Wohlbefinden der Anwohnenden im Vordergrund. In diesem Zusammenhang können Änderungen oder neue Vorschriften zu Lärmschutz und Umweltschutzaufgaben für die Lufthansa Group erhebliche finanzielle Belastungen mit sich bringen. Werden die Regelungen zu Lärmemissionen nicht eingehalten, drohen möglicherweise rechtliche Konsequenzen und damit verbundene Zahlungen, die das Unternehmen sowohl finanziell als auch in seinem Ansehen belasten könnten. Durch Investitionen in leisere Flugzeuge, lärm mindernde Technologien, die Beteiligung an der Lärmforschung, die Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten sowie den Dialog mit Anspruchsgruppen kann die Lufthansa Group einen Wettbewerbs- und Reputationsvorteil erzielen. Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Methodik zur Identifizierung von Auswirkungen, Risiken und Chancen ist beschrieben unter [↗ ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#).

E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Fünf-Säulen-Strategie für aktiven Schallschutz soll Lärmbelastungen reduzieren
Seit 2001 beteiligt sich die Lufthansa Group an Forschungsprojekten zum Lärmschutz und setzt Maßnahmen zur Lärm-minderung um, die mit den relevanten Anspruchsgruppen abgestimmt sind. Diese Forschungs- und Entwicklungsarbeit ist die Grundlage für den aktiven Schallschutz der Lufthansa Group. Sie trägt wesentlich dazu bei, die bestehende Flotte und den Flugbetrieb zu optimieren, um die Lärmemissionen eines Flugzeugs an der Quelle zu reduzieren und die Anwohnen in den Flughafenregionen durch eine bessere Verteilung des verbleibenden Lärms zu entlasten. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes der Lufthansa Group umfassen die folgenden fünf Säulen:



G29 Maßnahmen für aktiven Schallschutz



Investitionen in leisere Flugzeuge

- Einflottung modernster Flugzeuge, beispielsweise des Airbus A320neo und B787-900
- Ausflottung lauterer Modelle



Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte

- Umrüstung der Bestandsflotte mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren



Beteiligung an der Lärmforschung

- Kontinuierliche Zusammenarbeit und Austausch mit Partnern aus Forschung und Industrie
- Entwicklung und Untersuchung von neuen Maßnahmen zur Lärminderung



Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten

- Zusammenarbeit mit Systempartnern
- Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren
- Nutzung neuer Navigationstechnologien



Dialog mit den Anwohnenden in den Flughafenregionen und weiteren Interessengruppen

- Kontinuierlicher Austausch mit Anwohnenden, beispielsweise in Form des Forums Flughafen und Region in Frankfurt
- Aktive Beteiligung in Fluglärmkommissionen

Mit dieser Fünf-Säulen-Strategie konzentriert sich die Lufthansa Group auf die Verringerung der negativen Auswirkungen der Lärmbelastung auf Anwohnende und andere Anspruchsgruppen. Gleichzeitig dient sie als Grundlage für das Management identifizierter Risiken, wie Kosten durch notwendige Anpassungen an Vorschriften im Kontext des Schallschutzes oder die Vermeidung von lokalen Grenzwertüberschreitungen, die zu Bußgeldern führen können. Ebenso soll sie dabei unterstützen, Chancen wie Reputationsgewinne durch Investitionen in lärm mindernde Technologien und Verfahren zu erschließen.

Die Fünf-Säulen-Strategie beinhaltet allgemein wirksame und lokale Aktivitäten, wie den Dialog mit Anspruchsgruppen an den für die Lufthansa Group wesentlichen Flughäfen. Die betroffenen Anspruchsgruppen sind Systempartner wie Flughäfen, Flugsicherungsorganisationen, lokale Kommunen, andere Fluglinien sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in diesem Themenbereich. Die Mitarbeit in verschiedenen lokalen Fluglärmkommissionen, Dialogplattformen

oder anderen Fachgremien (zum Beispiel Expertenarbeitsgruppen) sind ein wesentlicher Teil der Fünf-Säulen-Strategie. Die Interessen der Anwohnenden werden dabei durch gewählte kommunale Vertreterinnen und Vertreter sowie weitere institutionelle Interessenvertretungen repräsentiert. Das Konzept korrespondiert mit dem internationalen Rahmenwerk des sogenannten Balanced Approach der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization, ICAO), das an ausgewählten Flughäfen angewendet wird und Teil der EU-Verordnung 598/2014 über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes“ ist.

Die Lufthansa Group verfügt über ein Airline-übergreifendes Expertengremium unter der Leitung des Bereichs Regulatory Affairs Infrastructure, das zu aktuellen operativen und fachlichen Entwicklungen zum Thema aktiver Schallschutz tagt. Das Gremium, das auch im Berichtsjahr mehrmals tagte, arbeitet dem Bereich Infrastructure Partnerships zu, der die zentrale Verantwortung und Steuerung bezüglich Infrastruktur

und Systempartnerschaften innehat. Der Bereich ist die zentrale Kontaktstelle und Interessenvertretung des Vorstandsressorts Personal und Infrastruktur gegenüber Flughäfen, Flugsicherungen, Handlingagenten, regulatorischen und politischen Institutionen, wie zum Beispiel Ministerien, sowie Branchenverbänden. Als Klammer und Koordinierungseinheit im Konzern zum Thema Fluglärm wird die Repräsentanz der Lufthansa Group in den Gremien des Forums Flughafen und Region am Standort Frankfurt wahrgenommen sowie die Mitarbeit der Lufthansa Group in verschiedenen Fluglärmkommissionen unterstützt.

E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Mit Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung soll der direkt am Flugzeug entstehende Schall reduziert werden. Darüber hinaus soll ein besseres Verständnis innerhalb der Lufthansa Group dafür geschaffen werden, welche Aktivitäten zu einer Reduzierung der Lärmbelastung beitragen können. Einige Maßnahmen wirken sich auf jedem Flug aus, zeigen also weltweit Wirkung, andere Maßnahmen sind gezielt auf einzelne Standorte zugeschnitten. Dialoge mit den Anspruchsgruppen finden insbesondere an den Drehkreuzen der Lufthansa Group statt. Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen werden fortwährend durchgeführt. Dementsprechend gibt es für diese keine festgelegten Zeithorizonte, außer für Forschungs- und Entwicklungsprojekte. Hier liegt der Zeithorizont in der Regel zwischen einem Jahr und fünf Jahren.

Lufthansa Group investiert in moderne und damit leisere Flugzeuge

Die priorisierte Maßnahme zur Reduzierung des Fluglärms an der Quelle liegt in der Modernisierung der Flotte. Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2025 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren



Baujahres. Die neu in Dienst gestellten Flugzeuge der Lufthansa Group entsprechen bezüglich der Lärmvorgaben den Anforderungen der ICAO. Für weitere Informationen zur Flottenmodernisierung siehe [E1-3 Klimawandel – Kontinuierliche Investitionen in technischen Fortschritt vorantreiben](#).

Bestandsflotte wird mit lärmreduzierenden Technologien nachgerüstet

Neben der Modernisierung führt auch die Nachrüstung der Bestandsflotte zu einer messbaren Fluglärminderung. Lufthansa Airlines stellte Anfang 2014 als weltweit erste Fluggesellschaft einen mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320 in Dienst und setzte damit einen Industriestandard. Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren sind im Landeanflug bis zu 4 Dezibel leiser und werden deshalb in Frankfurt im Rahmen der Lärmengelteabrechnung günstiger eingestuft als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile. Alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa Airlines, SWISS, Eurowings und Austrian Airlines, wo die Umrüstung Ende 2024 beendet wurde, sind nun mit dieser Modifikation ausgestattet. Die Umsetzung der Modifikation erfolgte im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen. Im Jahr 2025 wurde keine Nachrüstung der Bestandsflotte vorgenommen.

Lufthansa Group beteiligt sich an der Lärmforschung zur Optimierung von An- und Abflügen

Die Lufthansa Group arbeitete auch im Berichtsjahr mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) bei der Weiterentwicklung des „Low Noise Augmentation System“ (LNAS) zur Optimierung von An- und Abflügen zusammen. LNAS nutzt Flugzeugdaten, um Empfehlungen bezüglich

einer optimalen Konfiguration und Geschwindigkeit zu ermitteln. Dabei untersucht das DLR, wie sich An- und Abflüge im Rahmen der Sicherheitsvorgaben effizienter und leiser gestalten lassen. Lufthansa Airlines unterstützte das DLR bei der Entwicklung der neuen LNAS-Abflug-Funktionalität durch die praktische Erprobung dieser Funktionalität im Sommer 2025 auf ihrer A330-Flotte. Für die Auswertung dieser Erprobungsflüge stellte die Lufthansa Airlines dem DLR die entsprechenden Flugdaten zur Verfügung.

Optimierte Flugverfahren und Flugrouten werden gemeinsam mit Systempartnern entwickelt

Die Optimierung des vertikalen Flugprofils (Flugverfahren) und der horizontalen Flugführung (Flugrouten) trägt zur Lärmreduktion bei. Die Lufthansa Group ist auf diesem Gebiet zum Beispiel mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und internationalen Partnern aktiv. Das folgende Beispiel wirkt sich in der Regel auch auf Treibstoffverbräuche aus und hat deshalb eine Relevanz für den Klimaschutz.

Die moderne, satellitengestützte Navigationstechnologie „Required Navigation Performance“ (RNP), mit der die ICAO eine erforderliche Navigationsleistung für Luftfahrzeuge definiert hat, spielt eine wichtige Rolle bei der Einführung neuer Flugverfahren an europäischen Flughäfen. Unter Anwendung dieser Technologie wurde 2025 am Flughafen Frankfurt der Probetrieb für einen segmentierten Anflug (RNP X genannt) gestartet. Am Flughafen Berlin wurde im Berichtsjahr eine Abflugroute mit Beteiligung von Lufthansa Airlines präzisiert und im Simulator erprobt. Die neue Route wurde im September 2025 von der Deutschen Flugsicherung (DFS) implementiert und steht allen Fluggesellschaften zur Verfügung.

Lufthansa Group steht im Dialog mit Flughafen-anwohnenden und weiteren Interessengruppen zu Schallschutzmaßnahmen

Über technische und operationelle Verbesserungen hinaus engagiert sich die Lufthansa Group seit vielen Jahren in verschiedenen Dialogforen mit Flughafenanwohnenden, beispielsweise in Frankfurt, Hamburg und Wien. Die Expertinnen und Experten der Lufthansa Group engagieren sich dabei in den multilateralen Arbeitsgruppen bei der Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen. Am Standort Frankfurt ist Lufthansa Airlines, in Vertretung der Lufthansa Group, zusammen mit der hessischen Landesregierung, der Fraport AG, dem Forum Flughafen und Region, der Deutschen Flugsicherung und dem Luftfahrtverband BARIG in der Allianz für Lärmschutz aktiv. Die Fluggesellschaft ist dabei ein gestaltendes Mitglied des Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ und seiner Unterarbeitsgruppen. Der Schwerpunkt dieser Aktivitäten liegt in der Optimierung von Flugverfahren und der Reduzierung des Lärms an der Quelle. Zum Umfliegen von besiedelten Gebieten im Norden der Stadt Darmstadt wurde im Juli 2025 ein Probetrieb mit einer geänderten Abflugroute („CINDY-S“ benannt) gestartet, die im Expertengremium entwickelt wurde und deren Erprobung vom ihm begleitet wird.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Anspruchsgruppen, wie zum Beispiel Flughafenbetreibern, Behörden und Gemeinden, arbeitet die Lufthansa Group zudem in mehreren vom deutschen Luftverkehrsgesetz für Großflughäfen vorgegebenen Fluglärmkommissionen und in der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Fluglärmkommissionen mit.

An Flughäfen, an denen Lufthansa Group Lärmengelte zahlt, beruhen diese entweder auf Zulassungsdaten der Flugzeuge oder auf eigenen Lärmmessungen der einzelnen Flugbewegungen durch die Flughäfen.



Kennzahlen und Ziele

E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die Lufthansa Group verfolgt dauerhaft und ohne zeitliche Begrenzung das Ziel, den Fluglärm zu reduzieren. Im Mittelpunkt steht dabei die Minderung des Schalls direkt an der Quelle sowie die kontinuierliche Optimierung von Flugverfahren und -routen in Zusammenarbeit mit den Systempartnern.

Hier engagiert sich die Lufthansa Group seit 2012 insbesondere in der Allianz für Lärmschutz am Standort Frankfurt. Seither verfolgt das Unternehmen zusammen mit den Beteiligten im Forum Flughafen und Region die Wirksamkeit von Maßnahmen zum aktiven Schallschutz. Die Wirkung von lärm mindernden Modifikationen kann, je nach Position der Fluglärmüberwachungsstation, durch Messungen der Flughäfen bestimmt werden. Verbesserungen durch die Flottenmodernisierung lassen sich beispielsweise über die Änderungen der Lärmwerte im Lärmschutzzeugnis nachvollziehen. Die Prüfung der Wirksamkeit im Rahmen der Ermittlung des Anteils der Flotte, der die ICAO-Kapitel-3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschreitet, erfolgt jährlich ohne ein definiertes Enddatum. Darüber hinaus prüft das Unternehmen derzeit, ob die Festlegung eines an der bisherigen Kennzahl zum aktiven Schallschutz orientierten Ziels mit Blick auf den aktiven Lärmschutz ein geeignetes Steuerungsinstrument wäre. Die Kennzahl zum aktiven Schallschutz hängt vom Stand der Flottenerneuerung ab.

E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

99,6 % der operativen Konzernflotte erfüllen 2025 den Fluglärmstandard

Verbesserungen im Schallschutz durch die Modernisierung der operativen Konzernflotte werden durch einen unternehmensspezifischen Leistungsindikator gemessen. Die Kennzahl zum aktiven Schallschutz beschreibt den Anteil der Flotte, der bestimmte Lärmgrenzwerte unterschreitet, und hängt damit von der Zusammensetzung der Flotte der Lufthansa Group sowie von entsprechenden Flottenerneuerungen ab. Da es sich bei den Flottenerneuerungen um einen langfristigen Prozess handelt, sind die jährlichen Veränderungen gering. Zum Stichtag 25. Oktober 2025 erfüllten 99,6 % (Vorjahr: 99,6 %) der Flugzeuge – und damit so wie in den vergangenen Jahren nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium. Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden ist unter [↗ Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt](#) aufgeführt.

E2-6 – Antizipierte finanzielle Effekte

Die Lufthansa Group macht von der Übergangserleichterung gemäß dem delegierten Rechtsakt zum Quick Fix Gebrauch und verzichtet auf die Offenlegung der erwarteten finanziellen Effekte i. S. d. ESRS E2-6.



E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Global variierende Anforderungen an Produkte und deren Entsorgung, das zunehmende Umweltbewusstsein der Kundinnen und Kunden sowie der begrenzte Raum an Bord zur Verstauung und Sortierung von Materialien der Passagier-Airlines erfordern Handlungsbedarf. Die Lufthansa Group entwickelt aus diesen Gründen ihr Ressourcen- und Entsorgungsmanagement kontinuierlich weiter, um die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu minimieren und die Rohstoffeffizienz zu verbessern.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die Verwendung nicht erneuerbarer Rohstoffe für die Flugzeugherstellung und im operativen Betrieb trägt zur Erschöpfung natürlicher Ressourcen bei und kann lokale Gemeinschaften beeinträchtigen. Konsumorientierte Geschäftsmodelle verstärken diesen Effekt zusätzlich. Gleichzeitig kann die Beschaffung recycelter Materialien zu höheren Produktkosten führen, die entweder an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden oder die Gewinnmargen schmälern. Die Nichteinhaltung gesetzlicher Vorgaben birgt finanzielle Risiken wie Haftungen, Bußgelder oder Verlust von Lizenzen. Durch Maßnahmen wie reduzierte Materialnutzung, Wiederverwendung und Recycling eingesetzter Materialien kann die Lufthansa Group Kostenrisiken mindern und ihre Reputation stärken. Investitionen in neue Technologien zur Förderung der Kreislaufwirtschaft können dabei neue Einnahmequellen schaffen, denn die steigende Nachfrage nach kreislaufforientierten Lösungen kann das Markt- und Markenpotenzial verbessern. Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [ESRS 2 Allgemeine Angaben – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die allgemeine Methodik zur Identifizierung von Auswirkungen, Risiken und Chancen ist beschrieben unter [ESRS 2 Allgemeine Angaben – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#).

E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die sogenannten R-Strategien „Reduce, Reuse, Recycle, Recover, Replace“, die systematisch die Verringerung, Wiederverwendung und Wiederverwertung sowie den Ersatz von Materialien priorisieren, gelten als Leitbild der Lufthansa Group für ihre Aktivitäten im Bereich Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft und werden von den einzelnen Geschäftssegmenten in unterschiedlicher Ausprägung umgesetzt.

Ansätze der Passagier-Airlines für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Auf Basis der R-Strategien sowie der EU-Abfallhierarchie (2008/98/EG) haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Rahmen ihrer globalen Abfallrichtlinien spezifische Richtlinien eingeführt, um den Übergang von der Nutzung von Primärressourcen hin zu nachwachsenden, recycelten oder recyclingfähigen Materialien zu fördern. Besonders im Bereich von Einwegplastikverpackungen setzen die Fluggesellschaften zunehmend auf den Einsatz von Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen und recyclingfähigen

Ressourcen, wie etwa bei Einwegbesteck, Kopfhörerverpackungen und Deckenverpackungen. Bei künftig eingesetzten Produkten wird, soweit im Rahmen von Beschaffung und Einsatzbereich möglich, darauf geachtet, dass sie aus einheitlichem Material bestehen und recyclingfähig sind. Zudem passen alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group ihre Ausschreibungen kontinuierlich an und ergänzen diese um die Vorgabe, ausschließlich Materialien zu beziehen, die kein Einwegplastik oder -aluminium enthalten, nachwachsend oder recyclingfähig sind und mit geltenden Regulierungen, wie beispielsweise der EU-Verpackungsordnung Packaging & Packaging Waste Regulation (PPWR) oder der europäischen Entwaldungsverordnung, in Einklang stehen. Darüber hinaus sorgen die Fluggesellschaften dafür, dass Einwegplastikverpackungen direkt dem Recycling zugeführt werden. So wurde beispielsweise bei Brussels Airlines im Berichtsjahr ein Recyclingprozess für alle Plastikverpackungen, Aluminium Dosen und Papierbecher auf der Kurzstrecke und bei Air Dolomiti das Einsammeln der Verpackungen eines Markenprodukts am Ende des Flugs für das Recycling eingeführt. Die Verantwortung zur Umsetzung der Maßnahmen liegt bei den Lufthansa Group Airlines in den Fachbereichen für „Hospitality und Catering Management“. Die Lufthansa Group Zentralfunktion „Customer & Hospitality Experience“ initiiert übergreifende Maßnahmen und Standards und koordiniert diese zwischen den Airlines.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben einen gemeinsamen Rahmen für den verantwortungsvollen Umgang mit Bordabfällen definiert, der alle Kategorien von Bordabfällen berücksichtigt. Bordabfälle werden in die drei Kategorien Einwegabfälle, Lebensmittelabfälle und Mehrwegabfälle eingeteilt. Unter Einwegabfällen werden Materialien verstanden, die ohne definierte Kreislaufprozesse nach einmaliger Verwendung an Bord oder nach dem Flugereignis zu Abfall werden. Lebensmittelabfälle können sowohl während als auch nach dem Flug anfallen. Zu Mehrwegabfällen gehören Materialien, die bereits im Kreislauf geführt werden, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt ohne nachgelagerte Kreislaufprozesse zu Abfall werden.



Zur Senkung des Ressourcenverbrauchs konzentrieren sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group darauf, endliche Ressourcen so lange wie möglich in einem geschlossenen Kreislauf zu halten. Dazu gehört das Bestreben, alle Kunststoff- und Aluminiumartikel an Bord in die Kreislaufwirtschaft zu überführen oder gänzlich darauf zu verzichten und durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen. Im Bereich der Mehrwegabfälle sowie bei beschädigten, aber wiederverwendbaren Materialien wie Decken, Kissen, Tablett oder Schalen konzentrieren sich die Passagier-Airlines darauf, den Abfall durch die Rückführung dieser Gegenstände in den Ressourcenkreislauf zu verringern.

Darüber hinaus werden konzeptuelle Maßnahmen ergriffen, um Lebensmittelabfälle zu minimieren und gleichzeitig die Datentransparenz zu Kundenwünschen und flugspezifischem Essverhalten in Zusammenarbeit mit Catering-Unternehmen zu verbessern. Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group streben eine Verbesserung der Datenqualität und eine optimierte Verwaltung der Lebensmittelressourcen an, indem sie die Zusammenarbeit mit den Catering-Unternehmen fördern.

Die Steuerung und Koordination, Konzeption, Zielsetzung und Überwachung auf Konzernebene wird für das Thema Bordabfälle von den Lufthansa Group Bereichen Corporate Responsibility (unter Verantwortung des Chief Technology Officer mit den Bereichen Fleet Management, IT & Digital, Innovation & Tech Factory, Procurement and Sustainability) und Produktmanagement (unter Verantwortung des Chief Commercial Officer mit den Bereichen Global Markets & Commercial Steering Hubs) gemeinsam verantwortet. Um die konzernweite Vernetzung sicherzustellen, wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretenden der Passagier-Airlines etabliert, die sich mehrmals jährlich zu den Fortschritten und Herausforderungen austauscht und gemeinsam Standards erarbeitet. Seit 2023 sind die R-Strategien bei den Fluggesellschaften der Lufthansa Group implementiert und werden anhand der folgenden Beispiele dargestellt:

- Reduzieren (Reduce): Services, wie beispielsweise die Reduzierung von Einwegplastik durch das Bereitstellen von Kopfhörern auf Anfrage
- Wiederverwenden (Reuse): Nutzung wiederverwendbarer Produkte, wie rotierbare Becher
- Recycling (Recycle): Nutzung und Sammlung von bestimmten Kunststoffen für das Recycling
- Rückgewinnen (Recover): Implementierung eines Prozesses zur Überführung von Getränke- und Essresten in eine Biogasanlage
- Ersetzen (Replace): Umstellung von Plastik- auf Papierverpackungen

Ansätze der Lufthansa Technik für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Im Rahmen ihrer Hauptgeschäftstätigkeit, der Instandhaltung von Flugzeugen und deren Bauteilen, wie Komponenten, Triebwerke oder Fahrwerke, orientiert sich Lufthansa Technik an den Vorgaben der Originalgerätehersteller (Original Equipment Manufacturer, OEM). Diese Vorgaben legen detailliert fest, welche Bauteile und Reparaturverfahren zulässig sind.

Als Instandhaltungsbetrieb ist Lufthansa Technik verpflichtet, die Anforderungen der European Union Aviation Safety Agency (EASA) 145 für die Flugzeugwartung und weitere Sicherheitsvorschriften im betrieblichen Ablauf zu befolgen. Die Entscheidung über den Einsatz von Recyclingmaterialien liegt daher nicht bei Lufthansa Technik. Zudem bezieht das Unternehmen seine Materialien und Bauteile ausschließlich von zertifizierten Zulieferern, die die erforderlichen Qualitätsstandards gewährleisten. Verantwortlich für die Umsetzung sind die Segment- und Standortleitung.

Einzelne Standorte von Lufthansa Technik verfolgen Konzepte zur Reduzierung der Abfallmenge mit dem Ziel, die Recyclingquote kontinuierlich zu erhöhen. Die Lufthansa Technik Standorte unterscheiden sich nach Größe, Aufgabenbereich und lokalen rechtlichen Vorgaben. Vor diesem Hintergrund ist jeder Standort auf Basis übergeordneter Zielvorgaben sowie einer jährlichen Überprüfung der Zielumsetzung im Vorstand angehalten, eigene Ansätze zu entwickeln und Maßnahmen

zu definieren, mit denen sich das gruppenweite Ziel von Lufthansa Technik erreichen lässt, die Recyclingquote auf 75 % zu steigern. Weitere zentrale Richtlinien zur Umsetzung bestehen nicht. Im Rahmen ihrer Kreislaufwirtschaftsstrategie verfolgt Lufthansa Technik ein Leasing-Modell für Flugzeugkomponenten. Dieses Konzept ermöglicht es Fluggesellschaften der Lufthansa Group sowie Fremdfluggesellschaften, defekte Ersatzteile durch überholte Komponenten aus dem Komponentenpool von Lufthansa Technik zu ersetzen. Die Ersatzteile verbleiben im Eigentum von Lufthansa Technik und können anderweitig in baugleichen Modellen anderer Fluggesellschaften weiterverwendet werden. Auf diese Weise bleiben die Komponenten im Materialkreislauf erhalten. Durch die vertraglich vereinbarten Leasingmodelle sollen Ersatzteile effizienter genutzt werden.

Im Hinblick auf die Beschaffung und die Nutzung umweltfreundlicher Ressourcen ist Lufthansa Technik als MRO-Unternehmen in besonderem Maße an technische Vorgaben gebunden. Die verwendeten Materialien und Bauteile werden in der Regel direkt vom OEM bezogen und unterliegen strengen regulatorischen und sicherheitsrelevanten Anforderungen. Daher ist ein gezielter Einkauf umweltfreundlicherer Materialien in vielen Fällen nicht möglich. Bei der Auswahl von Hilfs- und Betriebsstoffen oder Verpackungsmaterialien, die nicht über OEMs reguliert werden, wird auf umweltfreundlichere Alternativen geachtet. Ziel ist es, auch unter den bestehenden systemischen Einschränkungen kontinuierlich Verbesserungen im Sinne der Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit zu realisieren.

Lufthansa Technik wendet zudem angepasste R-Strategien zur Kreislaufwirtschaft bei verschiedenen Prozessen innerhalb ihrer Reparatur- und Instandhaltungsleistungen an. Das Leasing von Ersatzteilen und anderen austauschbaren Flugzeugkomponenten an Fluggesellschaften trägt dazu bei, Lagerbestände zu reduzieren und Materialien länger im Wirtschaftskreislauf zu halten. Die Verwendung von instandgesetzten und neu zertifizierten Bauteilen aus ausgemusterten Flugzeugen fördert den Aspekt der Wiederverwendung.



Darüber hinaus werden Materialien wie Stahl und Aluminium aus ausgemusterten Flugzeugen dem Recycling zugeführt.

Ansätze von Lufthansa Cargo für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Lufthansa Cargo verfolgt ein Kreislaufwirtschaftskonzept, das auf Ressourcenvermeidung, -reduzierung und -schonung abzielt. Das schließt im Luftfrachttransportsektor unabdingbare Lademittel und Ladehilfsmittel ein. Diese Artikel sind in der Regel für den Mehrfachgebrauch ausgelegt und werden erst dann zu Abfall, wenn sie nicht mehr reparierbar sind oder ihr Gültigkeitsdatum gemäß internationalen luftfrachtspezifischen Regularien abgelaufen ist. Einige Ladehilfsmittel sind aufgrund ihrer Beschaffenheit oder produktspezifischer Vorgaben aus Einwegmaterialien.

Für beide Materialkategorien – Mehrwegartikel wie Gurte, Netze oder Bretter und Einwegartikel wie Plastikfolien – hat Lufthansa Cargo konkrete Maßnahmen definiert, die sich an den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft orientieren: Erhöhung der Recyclingquoten durch Materialaustausch, Einführung geschlossener Kreislaufsysteme und Ressourcenschonung, Steigerung der Ressourceneffizienz durch Reduktion der verwendeten Materialien, Maximierung der Wiederverwendbarkeit im Rahmen bestehender Regularien sowie Durchführung von Upcycling-Projekten mit einzelnen Materialien.

Somit integriert Lufthansa Cargo auch auf Basis der beschriebenen Ansätze die R-Strategien zur Kreislaufwirtschaft in ihre gruppenweiten Lufttransportdienstleistungen. Ein Ansatzpunkt liegt auf der Reduktion von Primärrohstoffen, beispielsweise durch die Einführung von Plastikfolien mit einem Recyclinganteil von 10 %, die weltweit im Unternehmen genutzt werden. Darüber hinaus verfolgt Lufthansa Cargo eine maximale Nutzung von Containern, Paletten, Netzen, Brettern und Gurten bis zu deren Ablaufdatum oder bis sie nicht mehr verwendbar sind. Um Ressourcen effizient zu nutzen, werden Bretter, die nicht mehr genutzt werden dürfen oder können, am Standort Frankfurt vom Entsorger energetisch verwertet.

Bei Lufthansa Cargo werden Lademittel und -hilfsmittel kontinuierlich darauf überprüft, ob sie durch neue Materialien ersetzt werden können, die Verbesserungen in Bezug auf Gewichtseinsparung, Haltbarkeit, Reparierbarkeit und weitere kreislaufwirtschaftsbezogene Aspekte bieten.

Beim Einsatz von Leichtgewichtcontainern aus Faserverbundstoffen anstelle von Aluminiumcontainern steht die Einsparung von Kerosin und damit die Reduktion der CO₂-Emissionen im Vordergrund. Für Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften hat die möglichst langfristige Nutzung von Lademitteln einen hohen Stellenwert. Daher steht die Optimierung der Lebensdauer eines Leichtgewichtcontainers unter Berücksichtigung der Regularien der International Air Transport Association (IATA) und der Programme zum Bau und sorgsamem Umgang mit zertifizierten Containern und Paletten im Fokus. Gegenläufig zum gesparten Kerosin durch den Einsatz von Leichtgewichtcontainern steht nach Ende der Lebensdauer die Entsorgung. Diese erfordert eine differenziertere Betrachtung, um in Zukunft stärker den Aspekt der Kreislaufwirtschaft auch in den Entscheidungsprozess einzubeziehen. Daher erkennen Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften die Bemühungen der IATA an, zusammen mit der Industrie eine Produktlebenszyklusbewertung für Leichtgewichtcontainer durchzuführen.

Die beschriebenen Grundsätze werden entweder durch vertragliche Vereinbarungen weltweit oder durch eigene Initiativen vor allem an den größten Cargo-Drehkreuzen in Frankfurt und München umgesetzt. Dabei werden verschiedene Interessengruppen wie Hersteller, Lieferanten, Entsorger, Dienstleister und eigene Mitarbeitende eingebunden. Zudem kooperiert Lufthansa Cargo mit lokalen Werk- und Bildungsstätten und ist auch in Arbeitsgruppen zum Thema Kreislaufwirtschaft im Branchenverband IATA aktiv. An diesen Arbeitsgruppen nehmen Vertretende von Lufthansa Cargo teil und tauschen sich hier mit anderen Branchenvertretenden aus.

Lufthansa Cargo verankert Anforderungen der Kreislaufwirtschaft verbindlich in ihren Verträgen mit Lieferanten und Servicepartnern, um nachhaltige Standards entlang der gesamten Lieferkette zu ermöglichen. Ein zentraler Bestandteil ist der stetige Austausch und die Zusammenarbeit mit der Jettainer GmbH, der für die Serviceleistung im Lademittelmanagement verantwortlichen Tochtergesellschaft. Gemeinsam mit den Herstellern werden ressourcenschonendere Materialien entwickelt und getestet, um diese bei erfolgreicher Erprobung in den Betrieb zu integrieren. Ein Beispiel aus diesem Bereich ist die Suche nach leichteren Schwerlastböden.

Die Einhaltung und Umsetzung des Kreislaufwirtschaftskonzepts wird durch den Vorstand der Lufthansa Cargo verantwortet und von Expertinnen und Experten aus den Bereichen Environmental Management und Corporate Responsibility, Logistics Procurement und Global Fulfillment Management umgesetzt.

E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Maßnahmen der Passagier-Airlines orientieren sich an den R-Strategien

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben diverse Maßnahmen entlang des Beschaffungsprozesses und der Betriebsabläufe während sowie nach dem Flug definiert.

Ersetzen: Austausch von Einwegmaterialien vorantreiben

Im Beschaffungsprozess steht der Austausch von Einwegplastik und -aluminium im Fokus. Im Einkauf werden so weit wie möglich nachwachsende und recycelbare Materialien beschafft.

Im Berichtsjahr hat Brussels Airlines Einwegaluminiumschalen für Salat und Desserts in der Economy Class durch Bagasse-Schalen ersetzt. Bagasse, ein Nebenprodukt der Zuckerrohrverarbeitung, dient als umweltfreundlichere Alternative zu



Aluminium bei der Essensausgabe. Weitere Einsatzmöglichkeiten bei Lufthansa Airlines wurden im Berichtsjahr geprüft und eine weitere Verwendung wird im Jahr 2026 konzeptionell ausgearbeitet.

Bei SWISS wurden Einwegaluminiumschalen für Salat und Desserts in der Economy Class durch Mehrwegschalen für den zweiten Service ersetzt und auch der Apero-Service in der Economy Class wird fortan in Mehrwegschalen serviert.

Seit September 2025 verpacken SWISS und Edelweiss ihre Decken und Kopfhörer ebenfalls in Papier statt in Plastik. Durch Umsetzung dieser Maßnahme wurden ganzheitlich die Decken- und Kopfhörerverpackungen bei Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Discover Airlines und Edelweiss von Plastik auf Papier umgestellt.

Brussels Airlines und Air Dolomiti haben im Berichtsjahr ihre Plastikbecher in der Economy Class durch Papierbecher ersetzt. SWISS und Eurowings haben einen Papierbecher eingeführt, der mit weniger Plastikbeschichtung auskommt und weniger als 1 % Polymer verwendet.

Reduzieren: Ressourceneinsatz verringern und Abfallströme analysieren

Im Jahr 2025 wurden verschiedene Services eingeführt und erweitert, um den Ressourcenverbrauch im Bordbetrieb zu reduzieren. So werden zum Beispiel in der SWISS Business-Class-Artikel aus dem Amenity-Kit nur noch auf Anfrage ausgeteilt. Kleinere Artikel, wie die Verpackungen der Erfrischungstücher auf der Langstrecke, werden bei SWISS, Austrian Airlines und Edelweiss auf Papierverpackungen umgestellt, und mithilfe einer wiederverwendbaren Zange ausgeteilt, um den Einsatz von Einwegmaterialien oder nicht nachwachsenden Rohstoffen weiter zu minimieren. Zur Erhöhung der Ressourceneffizienz und Transparenz in den Betriebsabläufen nach dem Flug analysiert die Lufthansa Group Abfallströme, insbesondere im Bereich Lebensmittelabfälle. Eine zentrale Maßnahme ist beispielsweise die

kontinuierliche Analyse der Passagier-Airlines, die den Lebensmittelverbrauch untersucht. Mit dem „Lufthansa Group's mobile Tray Tracker“ wurde eine durch künstliche Intelligenz unterstützte Technologie entwickelt, um den Lebensmittelverbrauch auf ankommenden Flügen zu analysieren. Durch die Kategorisierung der Essenstabletts und die Erkennung unangetasteter Mahlzeiten wird zusätzlich ermittelt, wie viel Lebensmittelabfall entsteht. Ziel ist es, mittels Datenanalyse, Visualisierung und Mustererkennung fundierte Beladungsentscheidungen zu ermöglichen, die den Abfall reduzieren. Auf Basis dieser gewonnenen Erkenntnisse und dem strukturell erhobenen Feedback von Kabinencrews konnten im Berichtsjahr beispielsweise bei SWISS und Austrian Airlines auf den Nachtflügen von Boston und Bangkok die jeweiligen Beladungen angepasst werden, um Lebensmittelabfälle zu reduzieren.

Recycling: Materialien recyceln

Die Lufthansa Group hat Airline-spezifische Recycling-Leitfäden für die Kabinencrews eingeführt, die konzernweit bei allen Passagier-Airlines eingesetzt werden. Nachdem im Geschäftsjahr 2024 aufgrund der Initiative von Eurowings das PET-Recycling am Flughafen Düsseldorf ermöglicht wurde, konnte diese Möglichkeit im Geschäftsjahr 2025 auf die Stationen in Stuttgart, Berlin, Nürnberg und Mallorca ausgeweitet werden.

Lufthansa Airlines hat in Zusammenarbeit mit ihrem Material-Partner insgesamt 52.684 Tonnen (Vorjahr: 44.886 Tonnen) an Textilien in Recyclingprozesse überführt. Diese Prozesse sind seit 2025 auch bei SWISS und Austrian Airlines etabliert.

Austrian Airlines hat im Berichtsjahr einen separaten Sammelprozess für ihre Plastikbecher an Bord eingeführt und lässt sie mechanisch recyceln, um daraus wieder neue Plastikbecher zu produzieren und die Materialien in einem geschlossenen Kreislauf zu halten. Edelweiss hat ihre Kabinencrews angewiesen, die Kunststoffverschlussplomben an Bordservicewagen separat zu sammeln, um sie in Recyclingprozesse zu überführen.

Lufthansa Technik legt den Schwerpunkt auf Recyclingmaßnahmen

Die einzelnen Standorte der Lufthansa Technik verfolgen neben gesetzlich geregelten Entsorgungsvorgaben lokal angepasste Maßnahmen, um das Ziel, die Recyclingquote bis 2025 auf 75 % zu steigern, zu erreichen. Im Rahmen dieser Bestrebungen werden unter der Berücksichtigung geltender Regulierung gruppenweit metallische Wertstoffe wie Stahl gezielt an spezialisierte Recyclingunternehmen veräußert. Diese Vorgehensweise trägt nicht nur zur Optimierung der Ressourcennutzung und zur Steigerung der Recyclingquote bei, sondern generiert zugleich wirtschaftliche Vorteile durch die Veräußerung der Metallabfälle an Recyclingunternehmen sowie die Verringerung der Entsorgungskosten. Lufthansa Technik ist zudem aktiv bei der Wiederverwendung von Komponenten aus Flugzeugen, die nicht mehr im Betrieb sind und führt diese nach der Instandhaltung als zertifizierte Ersatzteile in den Komponentenkreislauf zurück.

Lufthansa Cargo setzt auf Ressourcenschonung bei ihren Frachtkapazitäten

Die Maßnahmen von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften zur Ressourcenschonung betreffen die gesamten Frachtkapazitäten sowohl auf Fracht- als auch auf Passagierflügen von Lufthansa Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Discover Airlines und SunExpress sowie den Weitertransport am Boden durch Lastkraftwagen. An den Standorten, an denen Dienstleister die Abfertigung von Fracht durchführen, werden Anforderungen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft durch vertragliche Vereinbarungen nachgehalten. Neben den eigenen Mitarbeitenden werden auch Hersteller und Lieferanten, Abfertigungspartner sowie lokale Institutionen wie Werk- und Bildungsstätten eingebunden.

Die im Geschäftsjahr 2024 durchgeführten Tests mit einer biologisch abbaubaren Folie zur Ladungssicherung hat positive Ergebnisse gezeigt. Konkrete Nachhaltigkeitskriterien wie der Recyclinganteil oder die biologische Abbaubarkeit können daher in Ausschreibungen explizit berücksichtigt



werden. Des Weiteren ist die im Vorjahr getestete Rückführung von Gurten zur Ladungssicherung von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften an den Hersteller zum Standardprozess geworden. Der Hersteller prüft die Gurte und gibt nutzbare Gurte an Lufthansa Cargo zurück. Nicht mehr verwendbare oder abgelaufene Gurte werden an soziale Werkstätten weitergegeben, in denen die Materialien getrennt und stofflich verwertet werden. Darüber hinaus wird seit Januar 2023 ein Netz für die Ladungssicherung auf kleineren Paletten verwendet, das etwa 10 Kilogramm leichter ist als die vorher genutzten Netze. Die vorgesehene Ausweitung auf größere Paletten konnte im Jahr 2025 nicht umgesetzt werden, weil die leichteren Netze noch nicht vollständig die höheren Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen für schwerere Lasten auf größeren Paletten erfüllen. Die Umsetzung ist daher für 2026 geplant.

Kennzahlen und Ziele

E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Passagier-Airlines haben sich Ziele für einen nachhaltigen Ressourcenumgang an Bord gesetzt

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben sich zum Ziel gesetzt, einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen an Bord zu pflegen, um zum Beispiel die Recyclingfähigkeit der Produkte zu steigern. Die Ziele orientieren sich am „New Circular Economy Action Plan“, der Teil des European Green Deal ist. Hierfür wurden konkrete Zielsetzungen für 2025 in den Kategorien Einwegabfälle und Lebensmittelabfälle definiert. In den Zielsetzungsprozess, der 2022 angestoßen wurde, wurden insbesondere die Passagier-Airlines der Lufthansa Group eingebunden.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group verfolgen ab 2025 das Ziel, alle kundenbezogenen Einwegplastik- und Aluminiumartikel recyclingfähig oder aus nachwachsenden Rohstoffen zu gestalten. Die vollständige Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen wird über das Berichtsjahr hinaus

fortgesetzt und soll bis 2030 abgeschlossen sein. Zu Beginn der Umsetzung der Maßnahme wurde eine Bestandsaufnahme aller kundenbezogenen Artikel durchgeführt und aufgrund der Parameter Gewicht und Volumen wurde eine Prioritätenliste festgelegt. 588 Artikel wurden identifiziert, die es zu ersetzen gilt. Das Ziel basiert auf wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Reduktion von Einwegkunststoffen und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft. In die Zieldefinition wurden relevante Interessenträger einbezogen, insbesondere Kundinnen und Kunden, Kabinenpersonal sowie Catering- und Cleaning-Partner, die die Zielsetzung unterstützen. Der Fortschritt wird quartalsweise überwacht, indem der Umsetzungsgrad der definierten Artikel im Vergleich zur Bestandsaufnahme gemessen wird.

Diese Zielsetzung umfasst sämtliche Einwegartikel, die direkt von den Fluggästen genutzt werden. Ausgenommen hiervon sind beispielsweise Müllsäcke oder ähnliche Artikel, die nicht direkt von Kundinnen und Kunden genutzt werden. Die entsprechende „Waste Targets“-Richtlinie der Lufthansa Group bezieht sich auf Einweg-, Lebensmittel- und Mehrwegabfälle sowohl bei den Passagier-Airlines als auch in den Lounges.

Darüber hinaus hatten sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group zum Ziel gesetzt, die Lebensmittelabfälle auf Kurzstrecken bis 2025 gegenüber dem Basisjahr 2019 um 50 % zu reduzieren. Dieses Ziel wurde im Berichtsjahr mit einer Quote in Höhe von 54 % im Vergleich zum Basisjahr 2019 erreicht.

Die Passagier-Airlines streben weiterhin an, auch zukünftig Mehrwegabfälle einer zweiten Verwendung zuzuführen. So soll beispielsweise getestet werden, ob Einwegbecher durch Mehrwegbecher ersetzt werden können, die nach Nutzungsende an den Lieferanten für die Herstellung neuer Becher zurückgeschickt werden. Quantitative Ziele in diesem Bereich waren Teil eines geplanten Zielsetzungsprozesses im Jahr 2025, der ab 2026 greifen soll.

Die gesetzten Ziele sind in der Europäischen Union gemäß Rechtsvorschriften freiwillig. Dies wird sich voraussichtlich 2030 mit Inkrafttreten der EU-Richtlinien PPWR und Single Use Plastic Directive (SUP) ändern.

Ziele der Lufthansa Technik setzen den Schwerpunkt auf eine Steigerung der Recyclingquote an ihren Standorten

Lufthansa Technik hat bis Ende 2025 das Ziel verfolgt, weltweit eine Recyclingquote von 75 % zu erreichen. Dieses freiwillige Ziel, das über gesetzliche Vorgaben hinausgeht, wurde bereits im Jahr 2017 gemeinsam von Segmentleitung, Vorstand und Umwelta Abteilung beschlossen. Als Basisjahr dient 2018, in dem die Recyclingquote bei 51 % lag. Im Jahr 2025 betrug die Recyclingquote 54 % und konnte damit im Vergleich zum Basisjahr um 3 % gesteigert werden. Am Standort Lufthansa Technik Sofia betrug die Recyclingquote für metallische Wertstoffe Ende des Berichtsjahres bereits 100 %. Die Lufthansa Technik Engine Services verfolgt mit „0 % Metal to Landfill“ das Ziel zur vollständigen Vermeidung metallischer Deponieabfälle.

Trotz der Steigerung der Recyclingrate konnte das Ziel von 75 % innerhalb der Lufthansa Technik Gruppe nicht erreicht werden. Ursächlich hierfür sind bestehende technische und organisatorische Herausforderungen bei der Verwertung bestimmter Abfallarten, deren Entsorgungswege aktuell nur eingeschränkt beeinflussbar sind. In einzelnen Regionen bestehen Unterschiede in der verfügbaren Infrastruktur und Transparenz zur systematischen Abfalltrennung. Zudem wirken sich lokale gesetzliche Rahmenbedingungen auf die Entsorgungsoptionen aus, beispielsweise in China. In Deutschland ist für bestimmte Abfallarten derzeit ausschließlich eine thermische Verwertung umsetzbar. Darüber hinaus lassen sich bestimmte Gefahrstoffe, Mischfraktionen oder Verbundmaterialien aus technischen Gründen nicht sortenrein trennen. Nach Auslauf des Zielhorizonts 2025 wurden bislang keine neuen Zielwerte zur Recyclingquote festgelegt.



Zur Fortschrittsüberwachung wird am Ende des Betrachtungszeitraums das Verhältnis von recyceltem Abfall zu Gesamtabfall analysiert. Die Auswertung erfolgt aggregiert ohne Unterscheidung zwischen metallischen und nichtmetallischen Wertstoffen, jedoch differenziert nach gefährlichen (hazardous) und nicht gefährlichen (non-hazardous) Abfällen. Die Entwicklungen werden im Rahmen der jährlichen Arbeitsschutz- und Umweltmanagement-Überprüfungen durch den Vorstand der Lufthansa Technik kontinuierlich überwacht. Auf Basis dieser Überprüfung werden bei Abweichungen vom Zielwert durch das Management geeignete Maßnahmen angestoßen. Ein Beispiel hierfür ist das Programm „on-site composting“ bei Lufthansa Technik Turbine Shannon, bei dem organische Essensreste vor Ort kompostiert werden. Bei Lufthansa Technik Philippines erfolgt die energetische Verwertung von Abfällen: Die anfallenden Reststoffe werden als Brennstoff in einer lokalen Zementfabrik eingesetzt.

Trotz bestehender Herausforderungen hält Lufthansa Technik konsequent an ihrem Nachhaltigkeitsanspruch fest. Über das an 13 Standorten weltweit eingeführte Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 werden kontinuierlich Maßnahmen umgesetzt, um bestehende Herausforderungen zu bewältigen, Prozesse zu optimieren und die Umweltleistung langfristig zu verbessern.

Der weitere Handlungsspielraum bei der Entwicklung und Einführung eines kreislaforientierten Produktdesigns ist aus Sicht von Lufthansa Technik begrenzt. Das Unternehmen unterliegt den Vorgaben der EASA-Part-145-Regulierung, wonach Materialien und Bauteile, die in der Instandhaltung verwendet werden, nur von zertifizierten Zulieferern stammen dürfen. Dadurch hat Lufthansa Technik keinen direkten Einfluss darauf, ob und in welchem Ausmaß kreislaforientierte Ansätze in die Konstruktion von Flugzeugmaterialien und Komponenten eingeflossen sind. Aus diesem Grund hat Lufthansa Technik auch keine Ziele bezüglich eines kreislaforientierten Produktdesigns definiert. Ebenso liegen keine

Zielsetzungen vor, um die Auswirkungen des Reparaturservices auf Leasing-Basis in Bezug auf Ressourceneinsatz und -verbrauch zu erfassen. Eine Einführung entsprechender Zielgrößen ist derzeit nicht vorgesehen. Die Auswahl der Zulieferer erfolgt jedoch unter Einbezug von definierten Nachhaltigkeitskriterien der Lufthansa Group. [↗ S2-1 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.](#)

Gleiches gilt für mögliche Ziele von Lufthansa Technik im Hinblick auf Ressourcenzuflüsse und -abflüsse. Handlungsmöglichkeiten sind ebenfalls aufgrund regulatorischer Vorgaben begrenzt, insbesondere durch die Anforderungen der EASA-145-Instandhaltung. Das Unternehmen ist verpflichtet, die festgelegten Qualitäts- und Sicherheitsstandards einzuhalten, wodurch eine eigenständige Steuerung der Materialnutzung nicht möglich ist. Auch hinsichtlich der Minimierung von Primärrohstoffen gibt es im Bereich der EASA-145-Instandhaltung derzeit keine eigenständigen Ziele, da die Materialauswahl durch die Zulieferer erfolgt.

Lufthansa Cargo fokussiert sich auf eine Erhöhung des Anteils recycelter Materialien

Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften haben sich das Ziel gesetzt, den Anteil recycelter Materialien bis Ende 2025 auf 40 % zu erhöhen. Dies bezieht sich auf alle Materialien, die am Drehkreuz von Lufthansa Cargo in Frankfurt entsorgt werden. Das Ziel wurde im Jahr 2020 definiert, als der Anteil recycelter Materialien 35 % betrug. Einmal jährlich wird der Fortschritt anhand der lokalen Abfallbilanz vom Entsorger überprüft. Im Geschäftsjahr 2024 betrug der Anteil 43 % und lag damit über dem angestrebten Zielwert. Die Werte aus dem Geschäftsjahr 2025 für Lufthansa Cargo und damit die mögliche Bestätigung der Zielerreichung lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Geschäftsberichts noch nicht vor. Über das Jahr 2025 hinaus wurden bislang keine neuen Ziele zur Erhöhung des Anteils recycelter Materialien definiert.

Der Fortschritt dieses Ziels wird durch festgelegte Meilensteine überwacht. Neben den verantwortlichen Abteilungen wurden auch die örtlichen Entsorger einbezogen. Mit dem Entsorger an den Standorten Frankfurt und München hat die Lufthansa Group einen Rahmenvertrag vereinbart.

Das Ziel zur Kreislaufwirtschaft von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften ist freiwillig und beruht nicht auf gesetzlichen Verpflichtungen.

E5-4 – Ressourcenzuflüsse

Wesentliche Ressourceneinsätze der Geschäftsfelder der Lufthansa Group sind abhängig vom jeweiligen Geschäftsmodell

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group verwenden im Flugbetrieb verschiedene Ressourcen und Artikel, darunter Lebensmittel und Getränke, Einwegartikel, wie Plastikverpackungen, Aluminiumschalen, Folien, Deckel, Servietten, Erfrischungstücher, Papierverpackungen, PET, Getränkekartons, Aluminium Dosen, Glas und Karton, sowie wiederverwendbare Artikel, wie Besteck, Geschirr und Gläser, Textilien, wie zum Beispiel Kissen und Bettwäsche, Komfort-Utensilien sowie Kopfhörer.

Lufthansa Technik verwendet in ihrer Produktion und entlang der Lieferkette verschiedene Ressourcen, darunter fertige Bauteile (mechanische und elektrische Komponenten, Triebwerkbauteile, Faserverbundstoffe), Halbzeuge, Gefahrstoffe nach dem „Globally Harmonised System“, das die Kennzeichnung und Einstufung von Chemikalien und Gefahrenstoffen bezeichnet, sowie nicht gefährliche Betriebsstoffe. Kleinteile, wie Schrauben und Drähte, IT-Ausrüstung und Möbel, sowie Infrastrukturteile, wie Solaranlagen oder Baumaterialien, sind ebenfalls Teil der verwendeten Ressourcen. In den von Lufthansa Technik eingesetzten Produkten können geringe Mengen an Zinn, Wolfram, Tantal und Gold enthalten sein.



Über menschenrechtliche Sorgfaltspflichten in der Lieferkette und entsprechende Vertragsklauseln soll sichergestellt werden, dass diese Rohstoffe nicht aus Konfliktgebieten stammen. Da die Produkte als Ganzes eingekauft werden, besteht kein direkter Einfluss auf die Materialzusammensetzung.

Die wesentlichen Ressourcenzuflüsse bei Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften lassen sich in drei Ströme unterteilen:

Im Flugbetrieb ist der wesentlichste Ressourcenzufluss der verwendete Treibstoff in Form von Kerosin für die Flugzeuge.

Bei der Frachtabfertigung werden insbesondere Materialien für die Sicherung der Luftfracht verwendet, wie beispielsweise Container, Paletten, Bretter, Folien, Gurte und Netze. Zudem werden auch Materialien in Form von Betriebsmitteln verwendet zur Aufrechterhaltung und Instandhaltung der Fördertechnik und Frachtgebäude, wie Diesel, Öl, Reiniger, Leuchtmittel und Wasser. Zur Heizung und Kühlung werden Elektrizität, Erdgas oder Fernwärme bezogen.

In den Verwaltungsgebäuden von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften werden bürotypische Materialien verwendet. Zudem sind hier auch Wasser für den sanitären Bereich sowie Fernwärme, Erdgas und Elektrizität relevante Ressourcenzuflüsse.

293 von 599 Einwegplastik- und Einwegaluminiumartikeln konnten bisher ausgetauscht werden

Um den Fortschritt beim Austausch von Artikeln aus Einwegplastik und Einwegaluminium messbar zu machen, hat die Lufthansa Group in Anlehnung an das IATA-Handbuch zur Nachhaltigkeitsberichterstattung für Fluggesellschaften einen unternehmensspezifischen Leistungsindikator definiert. Dieser Indikator gibt an, wie viele Einwegartikel aus Plastik und Aluminium insgesamt bei den Passagier-Airlines und bei Lufthansa Cargo im Einsatz sind und wie viele Artikel durch nachhaltigere Alternativen, wie beispielsweise Mehrweg- statt Einwegbecher, ersetzt werden konnten. Im Jahr 2025 waren insgesamt 588 Artikel (Vorjahr: 721 Artikel) an Bord der Passagier-Airlines aus Einwegplastik oder -aluminium, davon konnten 293 Artikel im Berichtsjahr (Vorjahr: 263 Artikel) ausgetauscht werden. Bei Lufthansa Cargo befinden sich insgesamt nur 11 Artikel (Vorjahr: 10 Artikel) aus Einwegplastik oder -aluminium im Einsatz, weil die meisten Lademittel und Ladehilfsmittel Mehrwegartikel sind. Von den Einwegartikeln wurden im Berichtsjahr keine Artikel (Vorjahr: keine Artikel) ausgetauscht, weil hohe prozessuale, qualitative und sicherheitsrelevante Anforderungen keine Alternativen ermöglichen.

Damit liefert der Leistungsindikator ein transparentes Bild über Fortschritte, Austauschpotenziale und bestehende Einschränkungen beim Einsatz von Einwegplastik- und Einwegaluminiumartikeln innerhalb der Lufthansa Group und zeigt zugleich, dass im Berichtsjahr insbesondere bei den Passagier-Airlines durch eine deutliche Senkung der eingesetzten Einwegartikel ein Fortschritt erzielt wurde.

Eine detaillierte Beschreibung der Berechnungsmethoden ist unter [↗ Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt](#) aufgeführt.

E5-6 – Antizipierte finanzielle Effekte

Die Lufthansa Group macht von der Übergangserleichterung gemäß dem delegierten Rechtsakt zum Quick Fix Gebrauch und verzichtet auf die Offenlegung der erwarteten finanziellen Effekte i. S. d. ESRS E5-6.

T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche aus Flugaktivitäten – Kerosin	Direkte Ermittlung der Kerosinverbräuche auf Flugebene für alle Passagier-Airlines sowie Cargo-Flüge. Die Umrechnung von Tonnen in MWh erfolgt durch die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Geringe Unsicherheit durch genaue Zwischenverifizierung Ende Q3 und Verwendung der intern qualitätsgesicherten Q4-Daten im Januar	Hoch	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH (mit Unterstützung durch ETS Verification GmbH)	Keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Möglichkeiten der CSRD-Berichts-Zeitachse notwendig und möglich
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37	Energieverbräuche aus Flugaktivitäten – Sustainable Aviation Fuel	Die Kennzahl zum Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen umfasst bei der Lufthansa Group auch Sustainable Aviation Fuel (SAF). Im aktuellen Berichtsjahr wurde die Berechnungsmethodik für diese SAF-Kennzahlen angepasst. Hintergrund sind die gesetzlichen Vorgaben zur Beimischung von Biokraftstoff sowie die damit verbundenen Berichtspflichten aus RefuelEU. Während im vergangenen Jahr die ausgewiesenen Mengen auf den im Rahmen des Produktportfolios verkauften SAF basierten, werden nun die im Berichtsjahr gelieferten SAF-Mengen berichtet, wie sie im verpflichtenden Emissionsberichtssystem (zum Beispiel EU ETS) gemeldet werden (damit konform mit Systematik ReFuelEU). Zusätzlich werden aufgrund des Methodikwechsels im Berichtsjahr sämtliche SAF-Mengen ausgewiesen, die aus Lieferungen vor dem Berichtsjahr stammen und bislang nicht berichtet wurden.	Geringe Unsicherheit, da Erfassung auf Primärdatenbasis	Hoch	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH (mit Unterstützung durch ETS Verification GmbH)	Keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Möglichkeiten der CSRD-Berichts-Zeitachse notwendig und möglich. Zeitgerechte Lieferung der POS7PoC durch Supplier soll forciert werden.
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche aus Triebwerksprüfungen	Direktes Ablesen der Kerosinverbräuche an den betroffenen Standorten der Lufthansa Technik. Die Umrechnung von Tonnen in MWh erfolgt durch die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083. Datenerfassung entsprechend den definierten regulatorischen Anforderungen des EU-ETS basierend auf behördlich genehmigten Monitoringplänen.	Geringe Unsicherheit, da direkte und vollständige Messung möglich	Hoch	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH (mit Unterstützung durch ETS Verification GmbH)	Keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Anforderungen und Zeitachse der Berichterstattung notwendig
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche der Lufthansa Aviation Training	Ermittlung der Kerosinverbräuche konnte in der Vergangenheit zum Teil durch Rechnungen am Trainingsstandort belegt werden, Betankungen an anderen Flughäfen wurden als reine Mengen geliefert. Die Umrechnung von Tonnen Kerosin/Av-GAS in MWh erfolgt durch die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Geringe Unsicherheit, da abrechnungs-basierte Datenerhebung	Mittel	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Anforderungen und Zeitachse der Berichterstattung notwendig

T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche durch Gebäude	Berechnung der Energieverbräuche aus Gebäuden basierend auf Energiekosten der Lufthansa Group und aktuellem Energiepreis (Ist-Werte: Januar–September, Forecast-Werte: Oktober–Dezember). Dieses Verfahren deckt über 61 % der Strom-, 84 % der Gas-, 59 % der Fernwärme/Kälte- sowie 68 % der Heizölverbräuche der Lufthansa Group ab. Für die verbleibenden Prozentanteile werden Vorjahreswerte genutzt. Die Umrechnung von Gas- und Heizölverbräuchen in MWh erfolgt über die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Geringe Unsicherheit, da Verbräuche mithilfe von Primärdaten ermittelt werden. In mehreren Verifizierungen wurde ein hohes Maß an Genauigkeit nachgewiesen.	Hoch	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Umweltgutachter GmbH	Maßnahmen geplant, um alle Gebäude der Lufthansa Group abzudecken. Anforderungen an die interne Kommunikation von Umnutzungen bei Gebäuden verbessern.
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Energieverbräuche durch Fahrzeugflotte	Prämissengestützte Schätzung der Energieverbräuche aus der Fahrzeugflotte für die wesentlichen Standorte der Lufthansa Group, basierend auf durchschnittlichen gefahrenen Kilometern, Verbräuchen und Antriebsarten. Abgedeckt sind die Fahrzeuge der meisten Passagier-Airlines sowie ein Großteil der Vorfeldfahrzeuge an den Hub-Standorten. Diese Methodik deckt 65 % der Diesel-, 85 % der Benzin- und 100 % der Gas- und Elektrizitätsverbräuche ab. Für den Restanteil an Fahrzeugen, die durch diese Methodik nicht abgedeckt wurden, wurden Vorjahreswerte inklusive eines Risk-Premiums verwendet. Die Umrechnung von Diesel- und Benzin-Verbräuchen in MWh erfolgt über die Lower-Heating-Value-Faktoren aus der ISO-Norm 14083.	Berechnung prämissenbasiert ausgerichtet. Allerdings macht die Fahrzeugflotte nur einen sehr geringen Anteil des Gesamtenergieverbrauchs aus.	Mittel	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Umweltgutachter GmbH	Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 Verbesserung der Qualität prämissenbasierter Verbräuche, indem Durchschnittsverbräuche und Fahrleistungen je Fahrzeuggruppe, BU und Standort analysiert und in die Kalkulation einbezogen wurden. Maßnahmen geplant, um weitere Standorte zu inkludieren.
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	37-38	Gesamt Energieverbräuche	Berichtet werden alle Energieverbräuche gruppenweit als Summe aus Energieverbräuchen aus dem Flugbetrieb, Triebwerksprüfständen, Lufthansa Aviation Training, Gebäude und Fahrzeugflotte. Diese Zahlen sind in Tabelle AR34 zu den Energieverbräuchen aufgeführt.	Geringe Unsicherheit, da der Großteil der Daten, die verwendet wurden, eine hohe Genauigkeit aufweist (Primärdaten).	Hoch	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH (mit Unterstützung durch ETS Verification GmbH)	Maßnahmen geplant zur Verbesserung der Datenqualität im Bereich Fahrzeugflotte und Gebäude



T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	40	Energieintensität	Passagier-Airlines (Sector H 51.10), Logistik (Sector H 51.20) und MRO (Sector C 33.16) sind klassifiziert als klimaintensive Sektoren. Daher wurde nach CSRD-Anforderung die Energieintensität für diese Segmente ermittelt. Die Formel lautet: Energieintensität = Energieverbräuche aus klimaintensiven Sektoren/ Segmentumsätze der klimaintensiven Sektoren Für den Zähler wurden die Energieverbräuche aus den klimaintensiven Segmenten berücksichtigt (für die genaue Berechnungsmethodik siehe Angaben zum E1-5 37-38). Der Nenner umfasst die Segmentumsätze (IFRS 8) aus dem Jahresabschluss für die Passagier-Airlines, Logistik und MRO, da die klimaintensiven Sektoren genau den Segmenten aus dem Finanzbericht entsprechen. Das Segment „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ beinhaltet keine Aktivitäten, die als klimaintensiv eingestuft sind, und ist daher auch nicht in der Intensitätskennzahl enthalten (ESRS E1_E1-5 43_Group).	Berechnete KPI. Unsicherheiten aus Datenquellen beschrieben in der Tabelle zu Energieverbräuchen und im Finanzbericht.	Hoch	Energiedaten verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	48a	Scope-1-Emissionen	In Scope 1 fließen Treibhausgasemissionen aus den Flug- und Bodenoperationen mit ein, insbesondere entstandene Treibhausgasemissionen durch die Verbrennung von Kerosin aus dem Flugbetrieb, in Triebwerksprüfständen, sowie Heizöl- und Gasverbräuche aus Gebäuden und Diesel und Benzinverbräuche aus der Fahrzeugflotte. Es wurden alle Gesellschaften, die als relevant für den CSRD-Bericht identifiziert wurden entsprechend dem definierten Konsolidierungskreis, mit in die Berechnung aufgenommen. Darüber hinaus wurde in Einklang mit § 46 aus dem ESRS E1 überprüft, ob bei einer nicht bereits aufgenommenen Gesellschaft, wie beispielsweise bei Joint Ventures oder Joint Operations, operative Kontrolle vorliegt. Dies wurde nach der Prüfung verneint. Wesentliche Inputfaktoren sind zum einen Energieverbräuche (ausgenommen eingekaufte Elektrizität, Fernwärme und -kälte, die unter Scope 2 berücksichtigt werden) und zum anderen die entsprechenden CO₂-Emissionsfaktoren der Energieträger. Wesentliche getroffene Annahmen bezüglich der Energieverbräuche sind unter den Datenpunkten § 37 und § 38 in dieser Tabelle dargestellt. Die Emissionsfaktoren für Kerosin sowie flüssige und gasförmige Treib- und Brennstoffe stammen aus der ISO-Norm 14083. Die ISO-Norm 14083 wurde als eine für den Transportsektor international anerkannte generelle Norm für die Berechnung der Treibhausgasemissionen ausgewählt. Da die Energieträger Heizöl und Erdgas in der ISO-Norm 14083 nicht enthalten sind, wurden hier die CO₂-Emissionsfaktoren der BAFA (Informationsblatt CO₂-Faktoren des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) genutzt.	Grundsätzlich resultiert eine etwaige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Anzumerken ist, dass die Energieverbräuche für die Fahrzeugflotte auf Annahmen und Hochrechnungen basieren und es dadurch zu einer Messunsicherheit kommt. Da die Fahrzeugflotten allerdings nur einen minimalen Anteil der Scope-1-Emissionen ausmachen, wirkt sich diese Unsicherheit nicht maßgeblich auf die Qualität der Daten aus. Die Messunsicherheit wird daher als gering eingeschätzt.	Hoch	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Anforderungen und Zeitachse der Berichterstattung notwendig



T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	AR 43	Biogene Scope-1-Emissionen	Durch die Verbrennung von SAF entstehen im Flugbetrieb biogene Emissionen. Die Methodik zur Erhebung der Menge an Sustainable Aviation Fuel ist beschrieben unter § 37 und § 38 in dieser Tabelle. Die Menge biogener Emissionen wird aus der verbrannten Menge Sustainable Aviation Fuel und den entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Für weitere Informationen zu den Emissionsfaktoren im Scope 1 siehe § 48a.	Grundsätzlich resultiert eine etwaige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten.	Mittel	SAF-Mengen und CO ₂ -Fußabdruck-Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	48b	Prozentualer Anteil der Scope-1-THG-Emissionen abgedeckt durch EU-ETS	Basierend auf der Erhebung der Treibhausgasemissionen, die dem Scope 1 zugeordnet sind, berechnet die Lufthansa Group den prozentualen Anteil der durch regulierte Emissionssysteme abgedeckten Emissionen wie folgt: prozentualer Anteil der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionssystemen = (Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionssystemen in Tonnen * 100)/Scope-1-THG-Emissionen insgesamt in Tonnen Dabei wird die Menge an Treibhausgasemissionen in Scope 1, die von regulierten Emissionssystemen abgedeckt sind, monatlich vom Risk Controlling erhoben. Sie decken den gesamten CSRD-Konsolidierungskreis der Lufthansa Group innerhalb dieser regulierten Emissionssysteme ab.	Für die gesamten Scope-1-Emissionen siehe Beschreibung für § 47 aus dem ESRS E1. Der Anteil der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionssystemen beruht auf Primärdaten, die vom Risk Controlling erhoben werden. Daher wird die Messunsicherheit als gering eingeschätzt.	Hoch	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM	Keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Anforderungen und Zeitachse der Berichterstattung notwendig

T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	49	Scope-2-Emissionen (standort- und markt-basiert)	In Scope 2 fließen alle Treibhausgasemissionen ein, die durch eingekauften Strom, Wärme und Kälte entstanden sind, insbesondere durch deren Nutzung in Gebäuden. Ebenso wie beim Scope 1 wurden alle Gesellschaften, die als relevant für den CSRD-Bericht identifiziert wurden, mit in die Berechnung aufgenommen. Darüber hinaus wurde im Einklang mit § 46 aus dem ESRS E1 überprüft, ob bei einer nicht bereits aufgenommenen Gesellschaft operative Kontrolle vorliegt, wie beispielsweise bei Joint Ventures oder Joint Operations. Dies wurde nach der Prüfung verneint. Die Scope-2-Treibhausgasemissionen wurden sowohl nach der standort- als auch nach der marktbezogenen Methode berechnet (location-and-market-based). Für die standortbezogenen Scope-2-Emissionen wurden die Emissionsfaktoren der International Energy Agency (IEA) als anerkannte Quelle für international verfügbare Daten herangezogen. Für Fernwärme und -kälte wurde der Emissionsfaktor des Departments for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) genutzt. Die marktbezogenen Scope-2-Emissionen werden grundsätzlich mithilfe der Herkunftsnachweise für Grünstrom ermittelt. Jedoch liegen die stillgelegten Zertifikate zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vor. Daher wird der Anteil der gekauften Elektrizität, der durch Herkunftsnachweise abgedeckt ist, auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen geschätzt. Für alle marktbezogenen Scope-2-Emissionen, bei denen keine Herkunftsnachweise für Grünstrom vorliegen, greift die Lufthansa Group analog zur standortbezogenen Methode auf die Emissionsfaktoren der International Energy Agency (IEA) zurück.	Grundsätzlich resultiert auch für Scope 2 eine etwaige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Diese sind aufgrund rechtlicher Anforderungen geeichter Messungen und steuerrechtlicher Anforderungen vorliegend zu vernachlässigen. Hinzu kommt, dass für die marktbezogenen Scope-2-Emissionen der Anteil an Herkunftsnachweisen zum Zeitpunkt der Berichterstattung auf Basis von Vertragsdaten geschätzt ist. Dadurch kann es zu einer Mess- und Ergebnisunsicherheit kommen.	Standortbasiert: hoch; marktbasierend: aufgrund von Schätzungen von zwei Inputfaktoren: mittel	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Anforderungen und Zeitachse der Berichterstattung notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-1-Emissionen aus der Herstellung eingekaufter Waren und Dienstleistungen	Treibhausgasemissionen, die sich gekauften Gütern und Dienstleistungen zuordnen lassen, berechnen sich durch die Ausgaben für eine Ware, multipliziert mit einem warenspezifischen Emissionsfaktor. Es wird die Spend-based-Methode angewandt: Eine Lufthansa Group interne Einkaufsdatenbank wird zur Berechnung der Emissionen für diese Kategorie verwendet. Für jede Warenkategorie in der Einkaufsdatenbank werden spezifische Emissionsfaktoren mit den entsprechenden Warenkategorien verknüpft. Die Emissionsfaktoren stammen von Climatiq.	Die Berechnung erfolgt abrechnungs-basiert auf Summenbasis der jeweiligen Ausgaben, die aus den diesen zugrunde liegenden Rechnungsdaten gespeist werden. Für die Umrechnung in CO ₂ pro Ausgabenart wird je ein spezifischer Emissionsfaktor verwendet, der einheitlich aus der Quelle Climatiq bezogen wird.	Mittel	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren methodischen Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-2-Emissionen aus der Produktion von Anlagegütern (Capital Goods)	Mehrstufiges Berechnungsverfahren auf der Grundlage von Angaben des Flugzeugherstellers. Die Emissionsfaktoren (CO ₂ pro kg Flugzeug) werden anhand entsprechender Berichte der Flugzeughersteller und einer Einordnung von Flugzeugmustern in Kategorien ermittelt. Berechnung der CO ₂ -Emissionen pro neu erworbenem Flugzeug durch Multiplikation des Emissionsfaktors mit dem Herstellerleergewicht („Manufacturing Empty Weight“ [MEW]) des neu erworbenen Flugzeugtyps.	Es liegen keine detaillierten Angaben der Hersteller vor, wie viele Treibhausgasemissionen je Flugzeugtyp in der Produktion verursacht werden. Daher wird hier auf eine Schätzmethode zurückgegriffen, die abhängig ist von der Genauigkeit und Vollständigkeit der berichteten Treibhausgasemissionen und der Anzahl produzierter Flugzeuge der Hersteller.	Mittel	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-3-Emissionen aus brennstoff- und energiebezogenen Aktivitäten (Fuel- and Energy-related Activities)	Multiplikation der Energieverbräuche mit den entsprechenden Emissionsfaktoren, die die vorgelagerten Energiegewinnungs- und Transport-Prozesse abdecken. analoge Berechnung zu Scope 1 und Scope 2, hier allerdings Verwendung von Emissionsfaktoren in Bezug auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette aus folgenden Quellen: ISO 14083, EN DIN 16258, IEA, DEFRA, BAFA.	Grundsätzlich resultiert eine geringfügige Messunsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Anzumerken ist, dass insbesondere die Energieverbräuche für die Fahrzeugflotte auf einer Schätzmethode basieren und es dadurch zu einer Messunsicherheit kommt. Da die Fahrzeugflotte allerdings nur einen minimalen Anteil der Scope-3-Kategorie-3-Emissionen ausmacht, wirkt sich diese Unsicherheit nicht maßgeblich auf die Qualität der Daten aus. Die Messunsicherheit wird daher als gering eingeschätzt.	Hoch	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-4-Emissionen aus dem Transport und der Verteilung von Produkten und Dienstleistungen (Upstream Transportation and Distribution)	Summe der Treibhausgasemissionen aus A) Flügen, die durch Fremd-Airlines für die Lufthansa Group durchgeführt werden, B) Lufthansa Express Services, C) anteiligen Scope-1 und Scope-2-Emissionen an Flughäfen sowie D) vorgelagerten Transportdienstleistungen für die Lufthansa Cargo. Die einzelnen Posten werden wie folgt berechnet: A) Treibhausgasemissionen aus Flügen, die durch Fremd-Airlines für die Lufthansa Group durchgeführt werden, werden analog zu den Scope-1-Emissionen aus dem unternehmenseigenen Flugbetrieb erhoben. B) Die Emissionen, die durch Lufthansa Express Services entstanden sind, werden mit den Parametern Anzahl an transportierten Gästen, Länge der Strecke, Art des Transports und entsprechenden CO ₂ -Emissionsfaktoren (Umweltbundesamt) erhoben. C) Die ausgabenbasierte Methode wird verwendet (Spend-based-Ansatz): Eine interne Beschaffungsdatenbank des Lufthansa-Konzerns dient zur Berechnung der Emissionen für diese Kategorie. Den jeweiligen relevanten Produktkategorien in der Datenbank werden spezifische Emissionsfaktoren zugeordnet. Die Emissionsfaktoren stammen von Climatiq. D) Emissionen aus Transportdienstleistungen werden berechnet mithilfe von transportierten Frachttonnenkilometern sowie einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch und dem Emissionsfaktor für Diesel gemäß der ISO-Norm 14083.	Die Berechnung der Emissionen von Flügen, die durch Fremd-Airlines für die Lufthansa Group durchgeführt werden (A), erfolgt analog der Scope-1-Methode. Daher gibt es hier nur eine geringe Messunsicherheit. Bei den Emissionsdaten aus der Kategorie (B) und (D) werden Daten von Dritten abgerufen und Schätzmethode herangezogen, wodurch es zu Messunsicherheiten kommen kann. Für die Daten der Kategorie (C) erfolgt die Berechnung abrechnungsbasiert auf Summenbasis der jeweiligen Ausgaben, die aus den zugrunde liegenden Rechnungsdaten gespeist werden. Für die Umrechnung in CO ₂ pro Ausgabenart wird je ein spezifischer Emissionsfaktor verwendet, der einheitlich aus der Quelle Climatiq bezogen wird.	A) Hoch B-D) Mittel	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-5-Emissionen Dritter aus der Entsorgung und Aufbereitung von Abfällen und Abwässern (Waste generated in Operations)	Die Menge an entstandenem Abfall wird multipliziert mit dem entsprechenden Emissionsfaktor je Entsorgungs-/Verwertungsweg. Die Emissionsfaktoren der Verwertungs- und Entsorgungspfade stammen von der DEFRA. Die verwendete Durchschnittsdatenmethode steht im Einklang mit der Technical Guidance des GHG Protocols.	Insbesondere bei den Bordabfällen hängt die Datenverfügbarkeit von externen Dienstleistern wie beispielsweise den Catering-Unternehmen ab. Daher muss teilweise auf Schätzmethode zurückgegriffen werden. Dadurch kommt es zu Messunsicherheiten.	Mittel	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-6-Emissionen aus der Beförderung von Mitarbeitenden für Geschäftstätigkeiten mit Fahrzeugen, die Dritte besitzen oder betreiben (Business Travel)	Summe aus Emissionen aus A) Businessflügen und B) Hotelübernachtungen eigener Mitarbeitender Die einzelnen Posten werden wie folgt berechnet: A) Alle Geschäftsreisen von Mitarbeitenden auf Flügen, die nicht von Airlines des Lufthansa-Konzerns durchgeführt werden, werden berücksichtigt, soweit dies durch die verwendeten Tracking-Systeme möglich ist, da die eigenen Flüge des Lufthansa-Konzerns bereits in Scope 1 enthalten sind. Diese Flüge werden auf Basis von Rechnungen identifiziert. Zusätzlich wird ein konservativer Risikoaufschlag angewendet, um potenziell nicht erfasste Flüge abzudecken. B) Die Berechnung erfolgt nach der ausgabenbasierten Methode: Eine interne Beschaffungsdatenbank des Lufthansa-Konzerns wird zur Emissionsberechnung dieser Kategorie genutzt. Den jeweiligen relevanten Produktkategorien in der Datenbank werden spezifische Emissionsfaktoren zugeordnet. Die Emissionsfaktoren stammen von Climatiq.	A) Derzeit ist es nicht möglich, Flugreisen von Mitarbeitenden mit Fremd-Airlines detailliert und vollständig zu erfassen. Dadurch kommt es zu Messunsicherheiten. Um dies zu berücksichtigen, wird ein Risikoaufschlag verwendet. B) Die Berechnung erfolgt abrechnungsbasiert auf Summenbasis der jeweiligen Ausgaben, die aus den diesen zugrunde liegenden Rechnungsdaten gespeist werden. Für die Umrechnung in CO ₂ pro Ausgabenart wird je ein spezifischer Emissionsfaktor verwendet, der einheitlich aus der Quelle Climatiq bezogen wird.	Mittel	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-7-Emissionen aus der Beförderung von Pendlern in Fahrzeugen, die andere Unternehmen besitzen oder betreiben (Employee Commuting)	Emissionen durch die Pendelaktivitäten von Mitarbeitenden werden berechnet mithilfe von statistischen Annahmen zu den genutzten Verkehrsmitteln, den durchschnittlichen Entfernungen vom Arbeitsort, der durchschnittlichen Anzahl an Arbeitstagen, an Mitarbeitenden und den entsprechenden Emissionsfaktoren für die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Zudem wird eine Homeoffice-Quote für die Verwaltung basierend auf internen Auswertungen angesetzt. Die Berechnung basiert auf eigenen Mitarbeiterdaten der Lufthansa Group, Mikrozensus-Daten des Statistischen Bundesamtes sowie Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes.	Die Emissionen aus den Pendelaktivitäten der Mitarbeitenden der Lufthansa Group basieren auf einer anerkannten Auswertung von Pendlerbewegungen und der Übertragung auf die Organisation. Insbesondere durch Annahmen zur Homeoffice-Quote, zur Streckenentfernung sowie zu den Transportmitteln kann es hier Unsicherheiten in der Ermittlung kommen.	Mittel	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-8-Emissionen aus dem Betrieb von Sachanlagen, die das bilanzierende Unternehmen anmietet (Upstream leased Assets)	Da die Lufthansa Group im Berichtsjahr über keine angemieteten Anlagen verfügte, die einen wesentlichen Teil zu den Scope-3-Emissionen beigetragen haben, sind in dieser Kategorie keine Emissionen berechnet und ausgewiesen. Die Emissionen, die durch Flüge entstehen, die von Dritt-Airlines im Auftrag der Lufthansa Group Airlines durchgeführt wurden, werden in der Kategorie 4 berechnet und berichtet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-9-Emissionen aus dem Transport und der Verteilung von Produkten, die an Endverbraucher mit Fahrzeugen und Anlagen geliefert werden (Downstream Transportation and Distribution)	Die Summe der Emissionen berechnet sich aus der Anzahl durchgeführter Inspektions- und Überführungsflüge von gewarteten Flugzeugen (CAMO-Flüge), dem durchschnittlich verbrauchten Kerosin je Flug und dem entsprechenden Emissionsfaktor für Kerosin. Treibhausgasemissionen/Emissionsfaktoren aus den durchgeführten CAMO-Flügen stammen aus dem von Eurocontrol bereitgestellten Small-Emitters-Tool und werden auf diese Weise berechnet.	Da die Emissionen durch das anerkannte Small-Emitters-Tool von Eurocontrol berechnet werden, ist von geringen Ermittlungungenauigkeiten auszugehen.	Hoch	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-10-Emissionen aus der Verarbeitung verkaufter Produkte durch Dritte, die vor dem Gebrauch durch den Endverbraucher weiterverarbeitet, transformiert oder in ein anderes Produkt integriert werden müssen (Processing of sold Products)	Die Hauptgeschäftstätigkeit der Lufthansa Group ist die Erbringung von Transportdienstleistungen. Die Lufthansa Group verkauft keine Produkte, die von einem Dritten weiterverarbeitet oder umgewandelt werden, bevor sie den Endverbraucher erreicht. Daher ist diese Kategorie nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-11-Emissionen aus der Nutzung verkaufter Produkte (Use of sold Products)	Die Hauptgeschäftstätigkeit der Lufthansa Group ist die Erbringung von Transportdienstleistungen. Die Lufthansa Group verkauft keine Produkte, bei denen während der Nutzung Emissionen entstehen, die einen wesentlichen Beitrag zu den Scope-3-Emissionen leisten würden. Daher ist diese Kategorie nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-12-Emissionen aus der Entsorgung und Behandlung verkaufter Produkte mit unterschiedlichen Methoden der Abfallentsorgung und -aufbereitung (End-of-Life Treatment of sold Products)	Die Hauptgeschäftstätigkeit der Lufthansa Group ist die Erbringung von Transportdienstleistungen. Die Lufthansa Group verkauft keine Produkte, bei denen nach der Nutzung Emissionen entstehen, die einen wesentlichen Beitrag zu den Scope-3-Emissionen leisten würden. Daher ist diese Kategorie nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a

T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-13-Emissionen aus dem Betrieb von Sachanlagen, die das Unternehmen an Dritte vermietet (Downstream leased Assets)	Die Summe der Emissionen berechnet sich aus der Anzahl Flüge, die von Airlines der Lufthansa Group an Fremd-Airlines vermietet wurden, verbrauchtem Kerosin sowie dem entsprechenden Emissionsfaktor für Kerosin. Die Berechnung der Treibhausgasemissionen durch vermietete Flugzeuge der Lufthansa Group Airlines erfolgt dabei analog zu den Scope-1-Emissionen aus dem unternehmenseigenen Flugbetrieb.	Da die Emissionen durch vermietete Flugzeuge analog zu Scope 1 erhoben werden, gibt es hier nur eine geringe Messunsicherheit.	Hoch	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-14-Emissionen aus Franchise-Betrieben (Franchises)	Diese Kategorie ist nicht wesentlich für die Lufthansa Group und wird auch nicht berechnet.	n/a	n/a	n/a	n/a
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Scope-3-Kategorie-15-Emissionen aus Investitionen, darunter Beteiligungen, Kredite, Projektfinanzierung, verwaltete Investitionen und Kundenservices (Investments)	Die Summe der Emissionen berechnet sich aus den anteiligen Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Joint Ventures und weiteren nicht konsolidierten Beteiligungen der Lufthansa Group. Um die Emissionen zu berechnen, die sich den Investitionen der Lufthansa Group zuordnen lassen, wird der prozentuale Anteil, den die Lufthansa Group an operativer Kontrolle über die Joint Ventures und weitere nicht konsolidierte Beteiligungen hat, herangezogen. Die Berechnung der Energieverbräuche wird analog den unter § 37 und § 38 beschriebenen Methodiken vorgenommen.	Grundsätzlich resultiert eine etwaige Unsicherheit aus der Erhebung der Energiedaten. Dadurch kann es zu einer Mess- und Ergebnisunsicherheit kommen.	Hoch	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	51	Gesamte Scope-3-Emissionen	Summe der Emissionen aus folgenden Kategorien: 1. Gekaufte Güter und Dienstleistungen (Purchased Goods and Services) 2. Anlagegüter (Capital Goods) 3. Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (Fuel- and Energy-Related Activities) 4. Transport und Verteilung (Upstream Transportation and Distribution) 5. Abfall aus Betriebsabläufen (Waste Generated in Operations) 6. Geschäftsreisen (Business Travel) 7. Pendlerverkehr der Mitarbeitenden (Employee Commuting) 9. Transport und Verteilung (Downstream Transportation and Distribution) 13. Vermietete Anlagen (Downstream Leased Assets) 15. Investitionen (Investments) Die detaillierte Methodik wird unter den einzelnen Kategorien im Detail beschrieben.	Siehe einzelne Kategorien	Siehe einzelne Kategorien.	CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	AR 46	Biogene Scope-3-Emissionen	Durch die Verbrennung von SAF entstehen im Flugbetrieb biogene Emissionen. Bisher wurden diese nur im Scope 1 ausgewiesen (getrennte Ausweisung). Im aktuellen Berichtsjahr werden diese Emissionen auch für Scope 3 ausgewiesen. Hintergrund sind die gesetzlichen Vorgaben zur Beimischung von Biokraftstoff, von denen auch Wet-Lease-Partner sowie Fluggesellschaften, an denen die Lufthansa Group eine Minderheitsbeteiligung hält, betroffen sind. Die Ermittlung der biogenen Emissionen erfolgt demnach nach dem Equity-Share aus der verbrannten Menge an Sustainable Aviation Fuel und der Multiplikation mit dem entsprechenden Emissionsfaktor. Für weitere Informationen zu den Emissionsfaktoren im Scope 3 siehe § 51.	Grundsätzlich ergibt sich eine gewisse Messunsicherheit, da die Berechnung teilweise (Q4 des Berichtsjahres) auf zum Zeitpunkt der Berichterstattung nur intern qualitätsgesicherten Angaben basiert.	Mittel	SAF-Daten und CO ₂ -Emissionen verifiziert durch die Prüfgesellschaft Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH	Keine weiteren Maßnahmen notwendig. Frühzeitige Bereitstellung der NH-Nachweise durch die Supplier (Selbsterklärung).
E1-7 Abbau von Treibhausgasen und Projekten zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Gutschriften	59	Gelöschte CO ₂ -Zertifikate in aktueller Periode und geplante Löschung von CO ₂ -Zertifikaten in zukünftigen Perioden	Die Anzahl der im Berichtsjahr gelöschten CO ₂ -Zertifikate fragt die Lufthansa Group jährlich von ihren Providern ab, die die CO ₂ -Zertifikate im Auftrag der Lufthansa Group Airlines stilllegt. Das Volumen der stillgelegten Zertifikate muss dabei mit den Beiträgen der Kunden der Lufthansa Group für einen bestimmten Zeitraum übereinstimmen. Als Beleg erhält die Lufthansa Group Bestätigungen über die stillgelegten Zertifikate von den Providern. Bei den zukünftig zu löschenden CO ₂ -Zertifikaten basiert der berichtete Planwert auf den bereits durch Kunden geleisteten Beträgen und dem respektiven Volumen.	Die Zahl der in dieser Berichtsperiode gelöschten Zertifikate beruht auf Primärdaten von Service Providern. Dementsprechend gibt es hier keinerlei Messunsicherheiten. Da das Volumen der zu löschenden Zertifikate in der nächsten Berichtsperiode zu einem sehr frühen Zeitpunkt im neuen Jahr ermittelt wird, kann die Planzahl noch vom späteren Ist-Wert in kleinem Umfang abweichen.	Für in Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate: hoch Für zukünftig geplante zu löschende CO ₂ -Zertifikate: mittel	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E2-4 Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Unternehmensspezifisch	Kennzahl zum aktiven Schallschutz	Die Lufthansa Group ermittelt die Auswirkung der Modernisierung der operativen Konzernflotte hinsichtlich des Lärmschutzes mittels des Leistungsindikators Anzahl der Flugzeuge, die das sogenannte „Minus-10 dB-Kriterium“ des ICAO-Kapitel-4-Standards erfüllen oder übererfüllen. Dieser Standard fordert, dass die ICAO-Kapitel-3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschritten werden müssen. Der Bereich Corporate Responsibility – Emissionsmanagement fragt die Lärmschutzzeugnisse bei den Instandhaltungsorganisationen ab, vergleicht die Lärmkarten der Flugzeuge mit den von der ICAO im Chicagoer Abkommen, Kapitel 4, festgelegten Lärmgrenzwerten und ermittelt auf dieser Basis die Kennzahl zum aktiven Schallschutz.	Exakte Ermittlung. Geringe Messunsicherheit	Hoch	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
E5-4 Ressourcenzuflüsse	Unternehmensspezifisch	Austausch von Einwegplastik und Einwegaluminium bei den Passagier-Airlines	Im ersten Schritt wurden alle Artikel, die während eines Passagierfluges im Kundenerlebnis eingesetzt werden, identifiziert. Anschließend wurde eine Klassifizierung vorgenommen, ob ein Artikel aus Einwegplastik oder -aluminium besteht. Die Summe aus allen Artikeln, die als Einwegplastik oder -aluminium klassifiziert wurden, bildet den ersten Teil des Leistungsindikators. Im zweiten Schritt wird quartalsweise bei den Passagier-Airlines abgefragt, wie viele der als Einwegplastik oder -aluminium klassifizierten Artikel durch nachhaltigere, einwegplastik- und einwegaluminiumfreie Alternativen ausgetauscht werden konnten.	Exakte Ermittlung. Geringe Messunsicherheit	Hoch	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



T062 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Mess- und Ergebnisunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
E5-4 Ressourcenzuflüsse	Unternehmensspezifisch	Austausch von Einwegplastik und Einwegaluminium bei der Cargo	Im Lufthansa Cargo Ground Handling Manual sind unter anderem alle Ladehilfsmittel aufgeführt, die zur Sicherung der Fracht zum Transport auf einem Frachter, in einem Passagierflugzeug oder im Bodenersatzverkehr verwendet werden dürfen. Sämtliche Ladehilfsmittel, die tatsächlich verwendet wurden, ergeben sich aus der sogenannten Lagerbestandsliste, in der der tägliche Lagerbestand erfasst wird. Diese Liste mit Stand 31. Dezember 2025 wurde in einem ersten Schritt als Basis genommen. Die Fachabteilungen Global Handling Performance, Environmental Management & Corporate Responsibility und Procurement Cargo Sales Services & Loading Equipment haben anschließend eine Klassifizierung anhand der technischen Spezifikationen von jedem Ladehilfsmittel vorgenommen, ob ein Artikel aus Einwegplastik oder -aluminium besteht. Die Summe aus allen Artikeln, die als Einwegplastik oder -aluminium klassifiziert wurden, bildet den ersten Teil des Leistungsindikators. Im zweiten Schritt wurde bei jedem als Einwegplastik oder -aluminium klassifizierten Artikel geprüft, ob ein Austausch durch nachhaltigere Alternativen überhaupt aus sicherheits- oder prozessualen Vorgaben möglich ist, welche Tests durchgeführt wurden und welche Artikel 2025 ausgetauscht werden konnten.	Exakte Ermittlung. Geringe Messunsicherheit	Hoch	Keine externe Validierung	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852

Die EU-Taxonomie-Verordnung stellt ein normiertes Klassifizierungssystem für grüne Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen des EU-Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“ dar und definiert Aktivitäten für die sechs EU-Umweltziele:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung und Verringerung der Umweltverschmutzung
6. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Gemäß EU-Taxonomie-Vorgaben sind Wirtschaftstätigkeiten „ökologisch nachhaltig“, wenn sie einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung eines oder mehrerer der sechs genannten Umweltziele leisten („substantial contribution“/wesentlicher Beitrag), die Erreichung der fünf weiteren EU-Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigen („do no significant harm“/nicht erheblich beeinträchtigen) sowie die Mindestvorschriften für Arbeitssicherheit und Menschenrechte („minimum safeguards“/Mindestschutz) einhalten.

Die Analyse, ob eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zu einem der Ziele leistet und die Erreichung der fünf weiteren Ziele nicht erheblich beeinträchtigt, ist anhand von technischen Bewertungskriterien vorzunehmen.

Die Berichterstattung über die Art der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten erfolgt gemäß folgenden Delegierten Verordnungen:

- Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139
- Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178
- Delegierte Verordnung (EU) 2023/2485
- Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486

Vor dem Hintergrund der von der Europäischen Kommission beschlossenen Vereinfachung der Berichtsanforderungen sowie der technischen Bewertungskriterien (Delegierte Verordnung (EU) 2026/73) hat sich die Lufthansa Group entschieden, die vorgesehenen Erleichterungen in diesem Berichtsjahr anzuwenden. Diese betreffen insbesondere den Umfang und die Darstellung der offenzulegenden Taxonomie-Informationen sowie die Anwendung vereinfachter technischer Kriterien zur Beurteilung, ob Wirtschaftstätigkeiten erhebliche Beeinträchtigungen der Umweltziele vermeiden.

Wirtschaftstätigkeiten sind „taxonomiefähig“ (eligible), wenn sie sich einer der in der EU-Taxonomie-Verordnung beschriebenen Wirtschaftsaktivität zuordnen lassen, und „taxonomiekonform“ (aligned), wenn sie die technischen Bewertungskriterien erfüllen und soziale Mindeststandards eingehalten werden.

Für das Geschäftsjahr 2025 sind gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 detaillierte Angaben zur Taxonomiekonformität der für die Lufthansa Group relevanten Wirtschaftsaktivitäten im Luftfahrtsektor vorzunehmen.

Entsprechend der EU-Taxonomie-Verordnung und relevanten delegierten Rechtsakten berichtet die Lufthansa Group nachfolgend über den Anteil der Umsatzerlöse, der Investitionsausgaben (CapEx) und der operativen Ausgaben (OpEx) von taxonomiefähigen, taxonomiekonformen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und macht ergänzende qualitative Angaben. Zudem werden gemäß den Vorgaben der EU-Taxonomie-Verordnung auch Informationen zur Gesamtheit der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx offengelegt.

Die EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und

Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden.

Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung

Analyse der Taxonomiefähigkeit

Die Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group wurden zunächst den Aktivitäten gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung zugeordnet und jene wesentliche bestimmt, die anhand der in der Verordnung dargelegten Beschreibungen als taxonomiefähig gelten. Die Analyse beruht maßgeblich auf den im Vorjahr gewonnen Ergebnissen und wurde für das aktuelle Geschäftsjahr insbesondere im Hinblick auf ihre Aktualität sowie unter Berücksichtigung des aktuellen Konsolidierungskreises überprüft.

Im Ergebnis wurden die folgenden relevanten taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten der Lufthansa Group identifiziert:

- 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen
- 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Entsprechend der neuen delegierten Verordnung berichtet die Lufthansa Group nicht zu unwesentlichen Wirtschaftsaktivitäten, die kumuliert weniger als 10 % zu der jeweiligen EU-Taxonomie-Kennzahl beitragen. Bei den nicht bewerteten Aktivitäten handelt es sich um Querschnittsaktivitäten, wie beispielsweise IT-basierte Lösungen, Lade- und Mobilitätsinfrastruktur sowie weitere unterstützende Tätigkeiten, die teilweise zwar taxonomiefähig sind, jedoch nicht zum Kerngeschäft der Lufthansa Group im Bereich Luftverkehr zählen.

Analyse der Taxonomiekonformität

In einem ersten Schritt wurden die zu berichtenden Wirtschaftsaktivitäten anhand der jeweiligen technischen Bewertungskriterien daraufhin überprüft, ob sie einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dies trifft für die Wirtschaftsaktivitäten 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen und 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr zu.



Der Umfang, in dem die Wirtschaftsaktivität 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet, hängt auch vom Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) ab. Bei der Bestimmung der Flugzeuge, die nur durch den Einsatz von SAF die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz erfüllen, wird die Konzernflotte herangezogen. Dabei sind neben der im Berichtsjahr eingesetzten SAF-Mengen insbesondere auch die im Geschäftsjahr verschrotteten sowie neu angeschafften Flugzeuge relevant, da Veränderungen in der Flottenzusammensetzung maßgeblich beeinflussen, welche Flugzeuge technische Bewertungskriterien erfüllen können.

Mit dem von der Lufthansa Group im Berichtsjahr für den Eigenverbrauch erworbenen SAF wird die Menge Flugkraftstoff mit einer rechnerischen elfprozentigen SAF-Beimischung (SAF-Blend) ermittelt. Anhand der tatsächlichen Treibstoffverbräuche je Flugzeug im Geschäftsjahr wurden die Flugzeuge identifiziert, die mit dem SAF-Blend hätten betrieben werden können und so die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz erfüllen.

Für die Wirtschaftsaktivität 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden ergibt sich unter Zugrundelegung der technischen Bewertungskriterien kein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz.

In einem weiteren Schritt wurde die Einhaltung der „do no significant harm“- (DNSH-)Kriterien zu den weiteren Umweltzielen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen und 6.19 Personen- und Frachtluftverkehr analysiert. Für die Wirtschaftstätigkeit 3.21 wurde die Erfüllung dieser Kriterien im Wesentlichen auf Ebene der konsolidierten Produktionsstandorte von Lufthansa Technik überprüft, an denen Wartungs-, Reparatur- oder Überholungstätigkeiten an Flugzeugen oder Teilen hiervon, die den wesentlichen Beitrag erfüllen, vorgenommen werden. Für die Wirtschaftsaktivität 6.19 erfolgte die Überprüfung der DNSH-Kriterien im Wesentlichen durch die Airlines der Lufthansa Group beziehungsweise auf Konzernebene. Im Ergebnis wurde keine erhebliche Beeinträchtigung durch die Wirtschaftsaktivitäten 3.21 und 6.19 hinsichtlich der Umweltziele 2–6 festgestellt.

Für die Wirtschaftsaktivität 7.7 erfolgte keine Überprüfung der DNSH-Kriterien, da bereits die Kriterien für einen wesentlichen Beitrag nicht erfüllt wurden.

Bei der ebenfalls im Rahmen der Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung notwendigen Prüfung der Einhaltung der Mindestschutzvorschriften bedient sich die Lufthansa Group etablierter Prozesse und Dokumentationen auf Konzernebene. Über Richtlinien und die damit verbundenen Prozesse und Überwachungsmaßnahmen stellt die Lufthansa Group sicher, dass die Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung hinsichtlich der Beachtung der Menschenrechte (einschließlich Arbeitsrechte), der Vermeidung von Bestechung und Korruption, Besteuerung und eines fairen Wettbewerbs vollumfänglich erfüllt werden. Die Gesellschaften sind angehalten, Prozesse und Überwachungsmaßnahmen umzusetzen. Die Verantwortung für die Einhaltung liegt bei den jeweiligen Gesellschaften. [↗ ESRs S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens.](#)

Herleitung der Kennzahlen (KPI)

Entsprechend den Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung wurde der Anteil der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx der identifizierten Wirtschaftstätigkeiten in Bezug auf die gesamten Konzernaktivitäten ermittelt. Dabei sind die Umsatzerlöse definiert als Nettoumsatzerlöse gemäß IFRS (International Financial Reporting Standards), wie sie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind, und beziehen sich mithin nur auf vollkonsolidierte Gesellschaften. Somit wurden Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, und sonstige Beteiligungen nicht berücksichtigt. Weitere Informationen zu den Umsatzerlösen finden sich im [↗ Konzernanhang, Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.](#)

Die Berechnung von CapEx erfolgt auf Bruttobasis, das heißt ohne Berücksichtigung von Neubewertungen oder planmäßigen beziehungsweise außerplanmäßigen Abschreibungen. CapEx umfassen Investitionen in langfristige immaterielle oder materielle Vermögenswerte, einschließlich der im

Rahmen von Asset oder Share Deals erworbenen Güter, wie sie in der Konzernbilanz ersichtlich sind. Die taxonomierelevanten CapEx wurden unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden Konten in Kombination mit den Anlageklassen ermittelt.

OpEx berücksichtigen nicht aktivierbare Aufwendungen, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst sind, wie Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Aufwendungen aus der Instandhaltung von Sachanlagen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Vermögenswerte.

Um eine Doppelzählung zwischen verschiedenen Wirtschaftsaktivitäten zu vermeiden, wurden mögliche Überschneidungsfelder identifiziert und analysiert.

3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen

Die Lufthansa Technik AG und die zur Lufthansa Technik-Gruppe gehörenden Beteiligungen erbringen luftfahrttechnische Leistungen im Bereich Herstellung, Wartung, Reparatur und Überholung von luftfahrttechnischen Geräten.

[↗ Geschäftsfeld Technik.](#)

Taxonomiefähige Umsatzerlöse aus dieser Wirtschaftsaktivität werden im Zusammenhang mit Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen sowie Ersatzteilverkäufen erzielt. Die daraus erzielten Umsätze in Höhe von 6.044 Mio. EUR entsprechen 15 % der gesamten Umsätze des Konzerns. [↗ T001 Kennzahlen Lufthansa Group.](#)

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die taxonomiefähigen Umsatzerlöse um 1.146 Mio. EUR aufgrund gestiegener Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten und Services von Lufthansa Technik. Der Anteil der taxonomiekonformen Umsätze betrug im Berichtsjahr 682 Mio. EUR und damit 2 % der gesamten Umsätze des Konzerns.



In den CapEx werden die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik erfasst, die sich dieser Wirtschaftsaktivität zuordnen lassen. Sie umfassen im Wesentlichen sowohl immaterielle Vermögensgegenstände als auch technische Anlagen sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die CapEx umfassen ausschließlich CapEx (a) und betrugen mit 101 Mio. EUR 2 % der Investitionen der Lufthansa Group im Berichtsjahr. Damit stiegen die taxonomiefähigen CapEx aufgrund zunehmender Investitionstätigkeit um 4 Mio. EUR. Die taxonomiekonformen Investitionsauszahlungen betrugen 8 Mio. EUR oder 0,2 % der Investitionen der Lufthansa Group.

OpEx-Aufwendungen nach der Definition der EU-Taxonomie-Verordnung umfassen die direkten Aufwendungen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der taxonomiefähigen Vermögenswerte. Auf diese Wirtschaftsaktivität entfallen 60 Mio. EUR (Vorjahr: 53 Mio. EUR) und damit 2 % der gesamten Instandhaltungsaufwendungen im Konzern. Taxonomiekonforme OpEx für diese Wirtschaftsaktivität fielen in Höhe von 11 Mio. EUR an, was einem Anteil von unter 1 % an den gesamten OpEx des Konzerns entspricht.

Zur Bestimmung der taxonomiekonformen OpEx wird der Gesamtbetrag der OpEx-Aufwendungen entsprechend der Quote der potenziell taxonomiekonformen Umsätze vor Anwendung der globalen Ersatzrate gewichtet.

Im Vorjahr ergab die Taxonomiekonformitäts-Prüfung keinen taxonomiekonformen Anteil.

6.19 Personen- und Frachtluftverkehr

Diese Wirtschaftsaktivität umfasst die wesentlichen Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group, die sich auf die Geschäftsfelder Passagier-Airlines [↗ Geschäftsfeld Passagier-Airlines](#) und Logistik [↗ Geschäftsfeld Logistik](#) erstrecken.

Die für diese Wirtschaftsaktivität als taxonomiefähig erfassten Umsätze entsprechen den im Rahmen der Finanzberichterstattung ausgewiesenen Verkehrserlösen, die mit 32.325 Mio. EUR einen Anteil von 82 % an den gesamten Umsatzerlösen der Lufthansa Group haben. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse betrugen 6.887 Mio. EUR oder 17 % der Gesamtumsatzerlöse. [↗ T001 Kennzahlen Lufthansa Group.](#)

Gegenüber dem Vorjahr stiegen die taxonomiefähigen Erlöse um 886 Mio. EUR im Wesentlichen aufgrund gestiegener Passagier- und Frachtmengen.

Die CapEx für diese Wirtschaftsaktivität umfassen ausschließlich CapEx (a) und beinhalten Ausgaben für Flugzeuge und Reservetriebwerke, Nutzungsrechte an Flugzeugen und Reservetriebwerken sowie Flugzeuge in Bau und Anzahlungen auf Flugzeug- und Reservetriebwerksbestellungen. Mit 4.666 Mio. EUR machen sie 86 % der Gesamtinvestitionen der Lufthansa Group aus. [↗ T116 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten.](#)

Der Anstieg der Investitionsausgaben um 754 Mio. EUR resultiert aus der gestiegenen Anzahl neu bei den Airlines der Lufthansa Group in Dienst gestellter Flugzeuge. Die taxonomiekonformen Investitionsauszahlungen betrugen 3.752 Mio. EUR oder 69 % der gesamten Investitionen.

Im Zusammenhang mit dieser Wirtschaftsaktivität umfassen die OpEx die direkten Aufwendungen zur Sicherstellung der laufenden Betriebsbereitschaft von Flugzeugen und Triebwerken der Lufthansa Group Airlines sowie die im Rahmen von Wet-Lease-Verträgen gezahlten Charterkosten. Soweit diese Leistungen nicht durch die Fluggesellschaften selbst, sondern durch Konzerngesellschaften erbracht werden, werden Konsolidierungseffekte bei der Ermittlung der OpEx berücksichtigt. Mit 3.588 Mio. EUR entfallen 92 % der gesamten OpEx der Lufthansa Group auf diese Wirtschaftsaktivität.

Taxonomiekonforme OpEx für diese Wirtschaftsaktivität fielen in Höhe von 1.274 Mio. EUR an, was einem Anteil von 33 % an den gesamten OpEx des Konzerns entspricht.

Im Vorjahr ergab die Taxonomiekonformitäts-Prüfung keinen taxonomiekonformen Anteil.

7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Mit dem Erwerb von und dem Eigentum an Gebäuden werden keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt. Der Umfang dieser Wirtschaftsaktivität richtet sich ausschließlich an dem internen Bedarf aus.

Für die Ermittlung der taxonomiefähigen CapEx wurden alle unter dieser Wirtschaftsaktivität erfassten Gebäude sowie Nutzungsrechte an Gebäuden und Einbauten berücksichtigt. Diese CapEx sind gemäß der Definition der EU-Taxonomie-Verordnung ausschließlich der Kategorie (c) zuzuordnen. Die CapEx wurden dahingehend überprüft, ob die technischen Bewertungskriterien erfüllt werden (Konformitätsprüfung). Im Ergebnis konnte keine Taxonomiekonformität festgestellt werden.

Die ausgewiesenen taxonomiefähigen CapEx betrugen im Berichtsjahr 362 Mio. EUR und liegen damit um 160 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Ihr Anteil an den Gesamtinvestitionen der Lufthansa Group beträgt 7 %.

Im Berichtsjahr erhöhten sich die in den OpEx erfassten taxonomiefähigen Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen gegenüber dem Vorjahr um 17 Mio. EUR auf 197 Mio. EUR. Deren Anteil beträgt damit 5 % der gesamten OpEx im Konzern.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852



T063 Anteil des Umsatzes, CapEx und OpEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind –
Offenlegung für das Jahr 2025 (zusammenfassende KPI)

Berichtsjahr 2025

	Aufschlüsselung nach Umweltzielen der taxonomiekonformen Tätigkeiten															
	Insgesamt	Anteil taxonomie-fähigen Tätigkeiten	Taxonomie-konforme Tätigkeiten	Anteil taxonomie-konformen Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf-wirtschaft	Umweltver-schmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermög-lichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangs-tätigkeiten	Nicht bewertete, nicht wesentliche Tätigkeit	Taxonomie-konforme Tätigkeiten im vorange-gangenen Geschäfts-jahr (2024)	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten im vorange-gangenen Geschäfts-jahr (2024)	
KPI	Mio. EUR	in %	Mio. EUR	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	Mio. EUR	in %	
Umsatz	39.597	97	7.569	19	19	0	0	0	0	0	0	19	3	0	0	
CapEx	5.453	94	3.760	69	69	0	0	0	0	0	0	69	6	0	0	
OpEx	3.885	99	1.285	33	33	0	0	0	0	0	0	33	1	0	0	

T064 Umsatz-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind –
Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Wirtschaftstätigkeit)

KPI: Umsatz
Berichtsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie- fähiger Umsatz (Anteil des taxonomie- fähigen Umsatzes) in %	Taxonomie- konformer Umsatz (Geldwert des Um- satzes) Mio. EUR	Taxonomie- konformer Umsatz (Anteil des taxonomie- konformen Umsatzes) in %	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermög- lichende Tätigkeiten	Übergangs- tätigkeiten	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten in %
					Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Wasser in %	Kreislauf- wirtschaft in %	Umweltver- schmutzung in %	Biologische Vielfalt in %			
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	15	682	2	2	0	0	0	0	0		T	13
Personen- und Frachtluftverkehr	CCM 6.19	82	6.887	17	17	0	0	0	0	0		T	21
Summe der Konformität je Ziel					19	0	0	0	0	0			
Umsatz – Gesamtwert		97	7.569	19	19	0	0	0	0	0			20

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852

T065 CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Wirtschaftstätigkeit)

KPI: CapEx
Berichtsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger CapEx (Anteil des taxonomie-fähigen CapEx)	Taxonomie-konformer CapEx (Geldwert des CapEx)	Taxonomie-konformer CapEx (Anteil des taxonomie-konformen CapEx)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermög- lichende Tätigkeiten	Übergangs- tätigkeiten	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt			
		in %	Mio. EUR	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %			in %
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	2	8	0,2	0,2	0	0	0	0	0		T	10
Personen- und Frachtluftverkehr	CCM 6.19	86	3.752	69	69	0	0	0	0	0		T	80
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	7	-	0	0	0	0	0	0	0			0
Summe der Konformität je Ziel					69	0	0	0	0	0			
CapEx – Gesamtwert		94	3.760	69	69	0	0	0	0	0			73

T066 OpEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Wirtschaftstätigkeit)

KPI: OpEx
Berichtsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger OpEx (Anteil des taxonomie-fähigen OpEx)	Taxonomie-konformer OpEx (Geldwert des OpEx)	Taxonomie-konformer OpEx (Anteil des taxonomie-konformen OpEx)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermög- lichende Tätigkeiten	Übergangs- tätigkeiten	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt			
		in %	Mio. EUR	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %			in %
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	2	11	0,3	0,3	0	0	0	0	0		T	15
Personen- und Frachtluftverkehr	CCM 6.19	92	1.274	33	33	0	0	0	0	0		T	36
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	5	-	0	0	0	0	0	0	0			0
Summe der Konformität je Ziel					33	0	0	0	0	0			
OpEx – Gesamtwert		99	1.285	33	33	0	0	0	0	0			34



S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Die Beschäftigten stellen einen der wichtigsten Erfolgsfaktoren der Lufthansa Group dar. Um die Bindung zu den Mitarbeitenden zu stärken und gleichzeitig Talente von außerhalb des Unternehmens zu gewinnen, positioniert sich die Lufthansa Group als attraktive und moderne Arbeitgeberin. Dies ist essenziell, um den Herausforderungen der Zukunft, wie den Veränderungen innerhalb der Luftfahrtbranche und den strukturellen Transformationen in der Arbeitswelt zu begegnen. Beide Entwicklungen haben direkte Auswirkungen auf die Beschäftigten. Im Fokus des Personalbereichs stehen dabei Themen wie Trainings- und Fortbildungsmöglichkeiten, Förderung von Mitarbeitergesundheit und Arbeitssicherheit sowie Vielfalt und Chancengleichheit.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die Lufthansa Group steht vor vielfältigen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die im Rahmen der Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifiziert wurden.

Angesichts von Fachkräftemangel und konkurrierenden Wettbewerbern könnte die Lufthansa Group von erhöhter Mitarbeiterfluktuation betroffen sein, was Ruf und Markenwert schädigen kann. Mit einer starken Unternehmenskultur, aber auch Maßnahmen zur Work-Life-Balance und flexiblen Arbeitsbedingungen kann die Lufthansa Group dem entgegenwirken. In der Folge können die Wettbewerbsfähigkeit als Arbeitgeber gesteigert sowie Mitarbeiterbindung und -gewinnung gestärkt werden. Angemessene Arbeitszeiten und Maßnahmen zur Work-Life-Balance können insgesamt die Mitarbeiterzufriedenheit und Produktivität fördern, Überstunden und Fluktuation reduzieren und Rekrutierungskosten senken.

Maßnahmen zu Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion wirken dem Risiko von Geschlechterungleichheit bei Einstellung und Bezahlung sowie unzureichendem Schutz vor Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz entgegen. Die Inklusion von Menschen mit Behinderungen und Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden können Diskriminierung entgegenwirken und die psychische Gesundheit der Beschäftigten stärken. Auch fehlende Beschäftigungssicherheit und fehlender sozialer Schutz können sich negativ auf die finanzielle Stabilität sowie auf die Gesundheit der Beschäftigten auswirken. Die Lufthansa Group optimiert Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität, um Zufriedenheit, Sicherheit und Mitarbeiterbindung zu stärken, was sich wiederum positiv auf Reputation und Rekrutierungskosten auswirken kann.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Strategie

ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf einen offenen, beständigen und vertrauensvollen Dialog mit ihren internen und externen Interessengruppen und sucht mithilfe vielfältiger Formate aktiv den Austausch mit ihnen. In der hybriden Dialogreihe „Offen Gesagt“ informiert der Vorstandsvorsitzende Carsten Spohr alle Beschäftigten der Lufthansa Group mehrmals jährlich über aktuelle Entwicklungen des Konzerns. Des Weiteren beantwortet er Fragen, die von den Mitarbeitenden vor Ort gestellt oder elektronisch eingereicht werden. Ein weiteres virtuelles Informationsformat ist „Let’s Talk“, bei dem einzelne Konzernvorstände über gegenwärtige Entwicklungen aus ihren Bereichen berichten und Fragen der Belegschaft beantworten. Darüber hinaus gibt es mit dem

„Connect!“-Webcast seit 2025 ein neues Austauschformat, bei dem der gesamte Lufthansa Group Konzernvorstand mit den Beschäftigten in ein Gespräch geht. Diese Webcasts finden in hybrider Form zweimal pro Jahr oder nach situativem Kommunikationsbedarf statt.

Eine Grundlage für den Dialog mit den eigenen Arbeitskräften stellt die konzernweite Mitarbeiterbefragung „involve me!“ dar. Auf Basis dieser jährlichen Befragung werden wichtige Impulse zu Schlüsselthemen identifiziert und gruppenweit vielfältige Maßnahmen initiiert. Dabei werden die Perspektiven der Mitarbeitenden aus der Befragung evaluiert und fließen anschließend in die Personalstrategie ein. Darüber hinaus besteht ein kontinuierlicher Austausch mit den Mitbestimmungsgremien, deren Ansichten ebenfalls berücksichtigt werden.

ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Innerhalb der Konzernstrategie der Lufthansa Group bildet die Personalstrategie einen wichtigen Teilbereich. Sie setzt Schwerpunkte für die folgenden Jahre, um die Belegschaft bestmöglich für die Zukunft aufzustellen. Die Lufthansa Group überprüft ihre Konzernstrategie und auch ihre Personalstrategie jährlich anhand aktueller Ereignisse und entwickelt sie dabei kontinuierlich weiter.

Auswirkungen auf vielfältige Themen werden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifiziert

Der Fokus der Auswirkungen, die im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse diskutiert wurden, liegt auf den Angestellten und den Leiharbeitnehmenden der Lufthansa Group. Gemäß dem deutschen Arbeitnehmerüberlassungsgesetz und der EU-Richtlinie 2008/104/EG gilt für Leiharbeitnehmende das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“, das heißt, sie sind den festangestellten Mitarbeitenden gleichgestellt. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Fokus



auf der eigenen Belegschaft inklusive Leiharbeitende beziehen sich in erster Linie auf folgende Themen:

- Flexible Arbeitsgestaltung/Arbeitszeitmodelle
- Angemessene Löhne und Tarifverträge
- Sozialer Dialog/Vereinigungen (zum Beispiel Gewerkschaften, Arbeitnehmervertretungen)
- Gesundheit und Arbeitssicherheit
- Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion
- Schulung und Weiterentwicklung
- Management von Sicherheit und Gefahrenabwehr
- Pandemie
- Datensicherheit
- Sozialer Schutz

Der Personalbereich beschäftigt sich auch mit potenziellen Auswirkungen und Risiken und Chancen, die sich aus der fortlaufenden nachhaltigen Transformation und damit zusammenhängenden Aktivitäten für die eigenen Arbeitskräfte der Lufthansa Group ergeben. Insbesondere das Thema der nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit ist deshalb ein Schwerpunkt der Personalstrategie. Die Lufthansa Group fördert lebenslanges Lernen und die langfristige Beschäftigungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden durch Training und Weiterbildung.

Insbesondere im Umweltbereich wurden seit 2022 zusätzliche Ausbildungs- und Förderprogramme ins Leben gerufen. Dazu zählt etwa der „Green Mobility Trainee“, in dem Teilnehmende dieses Programms über die Dauer von 18 Monaten jeweils an drei Nachhaltigkeitsprojekten in unterschiedlichen Unternehmen der Lufthansa Group arbeiten. Beispielsweise wurde der CO₂-Fußabdruck eines Unternehmens der Lufthansa Group berechnet und visualisiert und Maßnahmen zur Emissionsreduktion wurden identifiziert. Dieses Programm fand im Berichtsjahr zum dritten Mal statt. Aus dem Lern- und Engagementprogramm „Green Explorers“ wurden 2024 150 ausgewählte Leistungsträgerinnen und Leistungsträger als Multiplikatoren und Treiber für das Thema Nachhaltigkeit in der täglichen Geschäftspraxis qualifiziert. „Green Explorers“ hat

Mitarbeitende aus der gesamten Lufthansa Group zusammengeführt, um sich mit neuen Herausforderungen zu beschäftigen, die sich aus der ESG-Strategie im Unternehmen ergeben. Im Rahmen dieses Programms sollen die Teilnehmenden befähigt werden, ihr erworbenes Wissen kontinuierlich in ihren Arbeitsbereichen einzubringen. Berücksichtigt wurden hierbei unter anderem die Aspekte Nachhaltigkeit in der Produktentwicklung und bei der Kundenbindung sowie nachhaltige Materialien. Die Lufthansa Group hat bei den genannten Aktivitäten zur nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit bisher keine negativen Auswirkungen durch die nachhaltige Transformation auf ihre eigene Belegschaft festgestellt.

Weitere Auswirkungen auf die Beschäftigten liegen im Bereich der Privatsphäre vor, hier könnte es zu datenschutzrechtlichen Vorfällen im Bereich der personenbezogenen Daten der Mitarbeitenden kommen. Die Lufthansa Group hat eine Datenschutzrichtlinie gruppenweit implementiert, die diesen Vorfällen entgegenwirken soll. [↗ G1-1 – Datenschutz ist bei der Lufthansa Group konzernweit geregelt.](#)

Wesentliche Auswirkungen des Geschäftsbetriebs entstehen in erster Linie nur bei Arbeitnehmenden und Leiharbeitnehmenden der Lufthansa Group. Aufgrund des deutschen Vertragsrechts wird zwischen Arbeitnehmenden, Leiharbeitnehmenden und Dienst- oder Werkverträgen unterschieden. Für Leistungserbringer aus Dienst- und Werkverträgen gelten andere Voraussetzungen und sie sind dementsprechend weniger als die eigenen Arbeitnehmenden und Leiharbeitnehmenden geschützt. Dessen ist sich die Lufthansa Group bewusst und berücksichtigt dies. [↗ S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.](#)

In Krisen- und Konfliktsituationen, etwa bei Kriegen, Epidemien, politischen Unruhen oder hybriden Bedrohungen, können Mitarbeitende der Lufthansa Group in verschiedenen Funktionen und Regionen betroffen sein. Die Lufthansa Group bewertet solche Risiken kontinuierlich und ergreift situationsabhängige Schutzmaßnahmen, die von verstärkter Kommunikation und

Unterstützung bis hin zur temporären Einstellung von Aktivitäten reichen können, insbesondere im Flugbetrieb. Bisher haben sich derartige Ereignisse nicht negativ auf die Sicherheit oder das Wohlergehen der Mitarbeitenden ausgewirkt.

Die Lufthansa Group hat Initiativen für Zusammenarbeit und Effizienzsteigerungen definiert

Die Lufthansa Group möchte mit einer unternehmensweiten Kulturinitiative die hierarchie- und gesellschaftsübergreifende Zusammenarbeit fördern, um effizienter und flexibler zu agieren. Zudem sollen durch Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen die Voraussetzungen für die dauerhafte Erwirtschaftung angemessener Gewinne geschaffen werden.

Risiken wurden vor allem bei den Themen Tarifverträgen und Arbeitgeberattraktivität identifiziert

Grundsätzlich besteht innerhalb der Lufthansa Group ein Risiko von Arbeitskämpfen in den Unternehmen, mehrheitlich infolge offener Tarifverträge bei verschiedenen Beschäftigtengruppen. Aktuell hervorzuheben sind die Deutsche Lufthansa AG und die Lufthansa Cargo AG. Die Friedenspflicht für den Manteltarifvertrag der Kabinenbeschäftigten sowie für die betriebliche Alters- und Übergangsversorgung des Cockpitpersonals ist jeweils ausgelaufen. Die Tarifverträge sind offen, ohne dass bislang eine Einigung auf einen Neuabschluss erzielt wurde. Daneben sind Ende 2025 die Vergütungstarifverträge für das Bodenpersonal der Deutschen Lufthansa AG, der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG, mit einer nachlaufenden Friedenspflicht von sechs Wochen, aufgegangen. Dies erhöht das Risiko für Arbeitsk Kampfmaßnahmen ab Mitte Februar 2026. Zusätzlich bestehen auch bei Eurowings Deutschland, Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines sowie Discover Airlines Streikrisiken, entweder aufgrund offener Tarifverträge, fehlender Tarifbindung oder konkurrierender Gewerkschaften.

Eine vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit mit den Betriebs- und Tarifpartnern ist ein zentraler Erfolgsfaktor für die Lufthansa Group. Um diese Kooperation zu fördern und



weiter zu stärken, wurden auch in den Jahren 2024 und 2025 zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die auf einen offenen Dialog und eine konstruktive Mitbestimmung abzielen. Marktveränderungen, wie zum Beispiel regulatorische Anforderungen, Umweltregulierungen der Europäischen Union, Wettbewerbsdruck und Konsolidierungen sowie Ressourcenengpässe bei der Auslieferung von Flugzeugen, machten weitere organisatorische Anpassungen bei der Deutschen Lufthansa AG notwendig. Dabei standen der wirtschaftliche Erfolg der Lufthansa Group sowie das bedarfsgerechte Halten und Rekrutieren von Mitarbeitenden in relevanten Berufsgruppen und Heimatmärkten 2025 im Fokus.

Weiterhin ist mit einem Rekrutierungsbedarf von Fachkräften zu rechnen. Dies setzt eine hohe Arbeitgeberattraktivität voraus, die ebenfalls im Fokus des Geschäftsjahres 2025 stand und einen Schwerpunkt der Personalarbeit darstellte. Die Herausforderung bestand darin, organisatorische Änderungen so schnell umzusetzen, wie es das Wirtschaftsumfeld und der Arbeitsmarkt erfordern, um die Veränderungsfähigkeit aufrechtzuerhalten. Die Vertrauensbeziehung zwischen Betriebsrat und Geschäftsleitung beeinflusst maßgeblich die Entscheidungsfindung in betrieblichen Angelegenheiten. Mangelndes Vertrauen kann zu verzögerten Entscheidungen und erschwerten Verhandlungen führen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und die Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern zu verbessern, wurden in den einzelnen Gesellschaften zahlreiche Maßnahmen ergriffen. Dazu gehören beispielsweise ganztägige Austauschformate, wie der Sozialpartnerdialog oder Termine mit der jeweiligen Geschäftsleitung und dem Betriebsrat.

Abweichungen zwischen dem strategischen Personalbedarf, den vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeitenden sowie deren Verteilung über die einzelnen Gesellschaften der Lufthansa Group stellen weiterhin ein strukturelles Risiko in der Personalplanung dar. Dieses Risiko ergibt sich insbesondere aus der Herausforderung, Qualifikationen und Kapazitäten konzernweit flexibel an sich verändernde Markt- und Unternehmensanforderungen anzupassen.

Angesichts reduzierter Einstellungsvolumina verlagert sich der Fokus der Personalstrategie. Während einerseits operative Rekrutierungen, beispielsweise im Bereich technischer Berufe, weiterhin fokussierte Arbeitgebermarkenbildungs- und Stärkungsmaßnahmen („Employer Branding“) benötigen, rücken andererseits konzernweite Bündelung von Prozessen, die interne Requalifizierung und die Vermittlung stärker in den Vordergrund. Die Lufthansa Group steuert die Rekrutierungs- und „Employer Branding“-Aktivitäten konzernweit über das „Talent Attract Council“. Dieses setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der größten Gesellschaften sowie zentralen Funktionen im Personalbereich zusammen. Zu seinen Aufgaben gehören die Entwicklung und Implementierung einheitlicher Standards, Prozesse und Kennzahlen sowie die Abstimmung konzernweiter Initiativen. Ziel ist es, einen konsistenten und marktorientierten Ansatz sicherzustellen, der Wettbewerbsfähigkeit, Effizienz, Synergien und Nachhaltigkeit fördert, um damit die Positionierung der Lufthansa Group als attraktive Arbeitgeberin langfristig zu stärken.

Die Lufthansa Group identifiziert Chancen vor allem im Engagement der Mitarbeitenden

Um das Engagement der Mitarbeitenden zu stärken und die Arbeitgeberattraktivität zu erhöhen, hat die Lufthansa Group die Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende zusammen mit den Sozialpartnern überarbeitet. Vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen und des prognostizierten Fachkräftemangels verstärkt die Lufthansa Group gezielt ihre „Employer Branding“- und Personalmarketingaktivitäten und setzt Verbesserungen bei der Rekrutierung und bei bestimmten beruflich bedeutsamen Ereignissen der Mitarbeitenden, wie zum Beispiel bei deren Einarbeitung, um. In diesem Sinne werden verschiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme angeboten und Talente in verschiedenen Gruppen gefördert und systematisch vernetzt. Weiterhin werden verschiedene Programme zur Fort- und Weiterbildung angeboten, um den Mitarbeitenden eine persönliche und fachliche Entwicklung zu ermöglichen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Lufthansa Group setzt auf bewährte Personalstrategie mit klaren Schwerpunkten

Megatrends wie der demografische Wandel, vornehmlich in Europa, die zunehmende Individualisierung sowie die allumfassende Digitalisierung bringen wesentliche Herausforderungen und Chancen für die Lufthansa Group mit sich. Sie lassen erkennen, dass für die Lufthansa Group dauerhaft eine hohe Transformations- und Anpassungsfähigkeit erforderlich ist.

Die Personalstrategie konzentriert sich auf die folgenden sechs Säulen:

- Moderne und flexible Berufswege
- Neue Formen der Arbeit
- Zeitgemäße Führungskultur und Diversität
- Nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit
- Vertrauensvolle Sozialpartnerschaft
- Wettbewerbsfähige Personalkosten

Die Lufthansa Group überprüft jährlich ihre Personalstrategie anhand der gegebenen Rahmenbedingungen. Bedarfsweise werden neue Schwerpunkte gesetzt, die durch Maßnahmen operationalisiert werden. Sie gilt weltweit für alle Angestellten der Lufthansa Group. Durch jährliche Mitarbeiterbefragungen werden die Beschäftigten in die Weiterentwicklung der Strategie eingebunden. Für die aus der Strategie abgeleiteten Maßnahmen und Leistungsindikatoren existiert ein fortlaufendes Monitoring. Die höchste für die Umsetzung der Strategie zuständige Ebene ist der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG.



Grundsatzerklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group

Die Grundsatzerklärung der Lufthansa Group zum deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) aus dem Jahr 2023, in der aktualisierten Fassung vom November 2025 beschreibt die Menschenrechtsstrategie. Zudem wird dargelegt, wie die Lufthansa Group ihren Sorgfaltspflichten nachkommt, welche menschenrechts- und umweltbezogenen Auswirkungen auf der Grundlage der Analyse mit hoher Priorität identifiziert wurden und welche menschenrechts- und umweltbezogenen Erwartungen sowohl an die Mitarbeitenden der Lufthansa Group als auch an ihre Lieferanten gestellt werden. [➔ S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.](#)

Die Grundsatzerklärung wird jährlich entsprechend der im Berichtsjahr durchgeführten Bewertung der Auswirkungen aktualisiert und veröffentlicht. Um negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte oder die Umwelt vorzubeugen, überprüft die Lufthansa Group mindestens jährlich sowie anlassbezogen die Wirksamkeit ihrer Präventions- und Abhilfemaßnahmen und nimmt gegebenenfalls Anpassungen vor. Dazu werden unter anderem Hinweise von Betroffenen ausgewertet, Feedback von Zielgruppen eingeholt sowie Audits durchgeführt. Darüber hinaus wird der aktive Austausch mit internen Interessengruppen wie Mitarbeiterinitiativen und Arbeitnehmervertretungen sowie mit externen Anspruchsgruppen gesucht.

Die Lufthansa Group verfolgt beim Schutz der Menschen- und Umweltrechte eine zweigleisige Strategie. Zum einen soll verhindert werden, dass Auswirkungen überhaupt erst entstehen. Zum anderen wird versucht, auf strukturelle Auswirkungen, die im Rahmen der Analyse identifiziert werden, mit geeigneten Maßnahmen zu reagieren und nachteilige Folgen für die Menschenrechte und die Umwelt zu verhindern oder zumindest zu minimieren. Erhält die Lufthansa Group Kenntnis von einer tatsächlichen oder drohenden Verletzung von Menschenrechten oder Umweltverpflichtungen, wird angestrebt, unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Sollte die verursachende Person des Verstoßes

nicht in der Lage sein, diesen sofort zu beenden, zu verhindern oder zu minimieren, wird die Lufthansa Group ein entsprechendes Abhilfe- und/oder Präventionskonzept erstellen und umsetzen. Dies gilt auch für Fälle, in denen Verstöße durch Personen verursacht werden, die nicht direkt bei der Lufthansa Group angestellt sind, sondern im Auftrag von Dienstleistern tätig sind. Hierbei werden verschiedene Maßnahmen in Betracht gezogen. Dazu gehören unter anderem die gemeinsame Entwicklung und Umsetzung eines Plans zur Beendigung oder Minimierung des Verstoßes mit dem verursachenden Unternehmen und die vorübergehende Aussetzung der Geschäftsbeziehung während der Bemühungen um eine Risikominimierung. Als letztes Mittel behält sich die Lufthansa Group das Recht vor, die Geschäftsbeziehungen zu beenden.

Dabei bilden die unten genannten internationalen Konventionen und Erklärungen den Rahmen für das Handeln der Lufthansa Group in Verbindung mit den Anforderungen des deutschen LkSG und gelten für die betroffenen Richtlinien der Lufthansa Group:

- die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte,
- der Internationale Pakt über bürgerliche und politische Rechte (International Covenant on Civil and Political Rights, ICCPR),
- der Internationale Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, ICESCR),
- die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO),
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- die zehn Prinzipien des UN Global Compact,
- die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen,
- die Resolution der International Air Transport Association (IATA) zur Bekämpfung von Menschenhandel und
- umweltbezogene Abkommen, wie das Minamata-Übereinkommen über Quecksilber, das Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe und das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihre Entsorgung.

Lufthansa Group Code of Conduct stützt ethische Werte

Der Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Lufthansa Group unterstützt die Beschäftigten dabei, Entscheidungen zu treffen, die im Einklang mit den Grundsätzen und Werten des Unternehmens stehen. Für Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner sowie Aktionärinnen und Aktionäre beschreibt der Code of Conduct, wofür die Lufthansa Group als eine der führenden Unternehmensgruppen in der Luftfahrtbranche steht. Er ist für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit verbindlich, unabhängig von ihrer Funktion oder Hierarchie. Verstöße können zu empfindlichen Sanktionen für das Unternehmen und auch für einzelne Mitarbeitende führen. Der Code of Conduct wird vom Chief Compliance Officer der Lufthansa Group aktualisiert und vom Konzernvorstand verabschiedet. Er ist über die Website der Lufthansa Group abrufbar.

Zu den Themen, die im Code of Conduct abgedeckt werden, gehören unter anderem der faire Wettbewerb als Grundlage des Unternehmenserfolgs, die Achtung der Menschenrechte, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, die Bekämpfung von Korruption, der Umgang mit Interessenkonflikten, Digitalisierung und Datenschutz oder auch die externe Kommunikation in sozialen Netzwerken.

Entsprechend dem Code of Conduct behandelt die Lufthansa Group Mitarbeitende und andere Anspruchsgruppen respektvoll und lehnt jede Form von Diskriminierung, Belästigung oder Gewalt ab. Das Handeln innerhalb der Lufthansa Group soll daher geprägt sein von der Wertschätzung und Inklusion von Menschen, unabhängig von nationaler und ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Das Unternehmen wendet sich daher gegen Diskriminierung jeglicher Art.

Der Code of Conduct enthält auch Informationen, die sich an anonyme Hinweisgebende richten und ihren Schutz sicherstellen sollen. Um Personen auf Basis der öffentlich abrufbaren Verfahrensordnung die Möglichkeit zu geben, die Lufthansa Group über Menschenrechts- und Umweltrisiken



in einem Unternehmen der Lufthansa Group oder bei einem ihrer Lieferanten zu informieren, wurde ein zentrales Beschwerdeverfahren eingerichtet. Im Rahmen einer Verfahrensordnung legt die Lufthansa Group klare Regeln fest, die eine sorgfältige und transparente Bearbeitung jeder Beschwerde sicherstellen sollen. Die dort geregelten Beschwerdegegenstände umfassen unter anderem Diskriminierung im Arbeitsumfeld. Ziel des Beschwerdeverfahrens ist es, so früh wie möglich Informationen über menschenrechtliche oder umweltbezogene Risiken innerhalb der Lufthansa Group und ihrer Lieferanten zu erhalten, damit Maßnahmen ergriffen werden können, um das Auftreten von Menschenrechts- und Umweltverstößen zu verhindern. Das Beschwerdeverfahren dient dazu, den Betroffenen Zugang zu angemessenen Abhilfemaßnahmen zu verschaffen, soweit dies der Lufthansa Group möglich ist.

Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit dient dem Schutz der Gesundheit

Die weltweit geltende Konzernrichtlinie Arbeitssicherheit ist der zentrale Rahmen zum Thema Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz bei der Lufthansa Group. Dabei ist es der Anspruch, dass Organmitglieder, Führungskräfte und Beschäftigte weltweit die geltenden Regeln im Arbeitsschutz uneingeschränkt einhalten. Ziel ist es, Beschäftigte, Auftragnehmer und Dritte vor gesundheitlichen Risiken zu schützen. Dazu zählen Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren sowie eine menschengerechte Gestaltung der Arbeit im Sinne des deutschen Arbeitsschutzgesetzes. Die Richtlinie umfasst arbeitssicherheitstechnische Regelungsinhalte, die Zuständigkeiten und den organisatorischen Aufbau der Arbeitssicherheitsorganisation, eine Beschreibung der Eskalationsstufen und Zustimmungspflichten.

Das Monitoring der Wirksamkeit der Richtlinie erfolgt durch das „Occupational Safety Committee“ (OSC), das zentrale Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen der Lufthansa Group. Das OSC setzt sich neben dem leitenden Sicherheitsingenieur aus Arbeitssicherheitsexpertinnen und -experten für die Themen Flugbetrieb,

Technik, Logistik, Bodenbetrieb, Administration (Bürotätigkeiten) sowie Gefahrstoffmanagement und ausgewählten Arbeitssicherheitskoordinierenden der Tochtergesellschaften zusammen. Die höchste für die Umsetzung der Richtlinie zuständige Ebene ist der „Lead Safety Engineer“ („Vice President Occupational Safety“).

Konzernbetriebsvereinbarung „Lufthansa und Familie“ regelt Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Die Konzernbetriebsvereinbarung „Lufthansa und Familie“ der Lufthansa Group fördert die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Betriebliche Belange und familiäre Anforderungen sollen miteinander in Einklang gebracht werden. So ermöglicht die Betriebsvereinbarung den Mitarbeitenden zusätzlich zu Beratungsangeboten, gesetzlicher Elternzeit und Möglichkeiten reduzierter Arbeitszeit eine Familienzeit, um sich ausschließlich der Betreuung und Pflege von Familienangehörigen und Lebenspartnern zu widmen. Diese kann maximal 364 Tage dauern. Die Verantwortung für die korrekte Umsetzung dieser Konzernbetriebsvereinbarung liegt im Bereich „Labor Relations and HR Policies“, der direkt an den „Chief Officer Human Resources and Legal Officer“ berichtet.

Lebensphasenorientierte Personalpolitik als Teil nachhaltiger Wertschöpfung

Die Lufthansa Group hat die Vereinbarkeit von beruflichen Anforderungen mit individuellen Lebensrealitäten als festen Bestandteil ihrer Personalstrategie verankert. Ziel ist es, Beschäftigte in unterschiedlichen Lebensphasen spürbar zu entlasten und ihnen verlässliche Rahmenbedingungen für ihre private wie berufliche Lebensgestaltung zu bieten. Das Unternehmen beabsichtigt, mit Angeboten wie etwa zur betrieblichen Kinderbetreuung oder Pflege, die persönliche Handlungsfähigkeit seiner Mitarbeitenden zu stärken und dazu beizutragen, Belastungssituationen frühzeitig abzufedern. Diese strategische Ausrichtung unterstreicht das Engagement der Lufthansa Group für eine nachhaltige Wertschöpfung, die auf die langfristige Beschäftigungsfähigkeit und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden abzielt.

S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

Seit 2015 führt die Lufthansa Group jährlich die Mitarbeiterbefragung „involve me!“ durch. Diesen operativen Prozess verantwortet der Bereich „Employee Feedback and Performance Management“, der in das Ressort des „Chief Officer Human Resources and Legal Officer“ gehört. Die Umfrage wird im zweijährlichen Wechsel entweder als vollumfängliche oder als komprimierte Variante aufgesetzt. Sie wird direkt an die Beschäftigten versandt und kann anonym und freiwillig beantwortet werden. Der dabei ermittelte Engagement-Index liefert Erkenntnisse zur Arbeitgeberattraktivität und misst die Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeitenden. Zudem ermöglicht er einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern. In der Befragung wird unter anderem die Verbundenheit der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen und deren Einsatzbereitschaft sowie die Bereitschaft zur Weiterempfehlung bewertet. Auch im Jahr 2025 wurde die Befragung wieder durchgeführt. Das Ergebnis des Engagement-Index wird auf einer Skala von 5 (bester Wert) bis 1 (niedrigster Wert) dargestellt. Das Unternehmen hat das gesetzte Ziel, einen Benchmarkwert von 3,6 zu erreichen, mit 3,9 im Jahr 2025 übertroffen. Der Engagement-Index liegt über die gesamte Lufthansa Group hinweg mit 0,1 Punkten über dem Wert der Vorjahresbefragung.

Die Ergebnisse von „involve me!“ werden dem Vorstand und Aufsichtsrat der Lufthansa Group vorgestellt. Die Geschäftsführungen der einzelnen Gesellschaften vertiefen und diskutieren die Resultate jeweils. Auf Basis der Befragungsergebnisse leiten die Führungskräfte der Lufthansa Group gemeinsam mit ihren Teams Maßnahmen ab, um den Engagement-Index weiter zu verbessern. Zusätzlich werden die Ergebnisse nach Leitungsebenen, Funktionen und Berufsgruppen analysiert und ausgewertet, um spezifische Handlungsfelder zu identifizieren und so zielgerichtete Maßnahmen entwickeln zu können.



Auf Basis der Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung 2023 wurde die Kulturinitiative „Cultural Journey“ als gemeinsames Handlungsfeld definiert und anschließend organisatorisch etabliert. Diese Initiative ist direkt beim Vorstandsvorsitzenden angebunden und wird vom Bereich „Culture and Executive Program“ gesteuert. Die „Cultural Journey“ zielt darauf ab, das individuelle Selbstverständnis der verschiedenen Gesellschaften der Lufthansa Group zu fördern und gleichzeitig ein gemeinsames Kulturverständnis innerhalb der gesamten Gruppe mit Vielfalt als zentraler Säule für kulturelle Identität zu stärken.

Aufgrund der Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung 2024 wurden erneut zentrale Handlungsfelder definiert, die 2025 über Maßnahmen der Kulturinitiative eingebunden wurden. So wurde der Fokus der Initiative insbesondere auf die Themen Feedback, psychologische Sicherheit, Entscheidungsfindung und Gesundheit gelegt. Diese Themenfelder sollen den offenen Dialog, gegenseitiges Vertrauen sowie eine gesunde und nachhaltige Führungskultur innerhalb der Lufthansa Group fördern.

Zur Umsetzung der Maßnahmen aus den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung wurden im Berichtsjahr unter anderem Workshops zur Feedbackkultur und zu psychologischer Sicherheit angeboten und durchgeführt. Das Konzept der psychologischen Sicherheit zielt darauf ab, Vertrauen, Inklusion und Teilhabe in einem Team oder einer Gruppe zu stärken. Mitarbeitende aus unterschiedlichen Bereichen der Lufthansa Group wurden in diesen Workshops geschult, um als Multiplikatoren für psychologische Sicherheit zu wirken und das Verständnis für das Konzept konzernweit zu verbreiten. Zusätzlich wurde ein konzernweites Podcast-Format unter dem Namen „Voices of Vielfalt“ etabliert. Darin wird diskutiert und untersucht, wie sich die schnell verändernde Welt von heute auf Unternehmenskulturen auswirkt und wie diese sich weiterentwickeln müssen, um den bevorstehenden Herausforderungen gerecht zu werden. 2025 sind insgesamt acht Episoden erschienen. Zudem wurden Aktionstage rund um Gesundheitsthemen organisiert, bei denen praktische Tipps,

anregende Impulse und hilfreiche Informationen rund um Ernährung, Bewegung und mentale Stärke an die Beschäftigten vermittelt wurden.

Diese Aktivitäten sollen den Anspruch der Lufthansa Group unterstreichen, Mitarbeitende aktiv einzubeziehen und die kulturelle Weiterentwicklung als integralen Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung zu etablieren. Die Mitbestimmungsgremien werden über die Maßnahmen der „Cultural Journey“ informiert.

Im Bereich der Menschenrechte führt das Lufthansa Group Human Rights Office Gespräche mit den eigenen Mitarbeitenden, zum Beispiel im Rahmen von Audits oder auch anlassbezogen, ebenso wie mit den Arbeitnehmervertretenden und internen Netzwerkgruppen wie beispielsweise „CourageUp“ und „BiasFighters“. Das Human Rights Office ist beim Hauptabteilungsleiter „Labor Relations and HR Policies“ direkt angebunden. Er berichtet an den Personalvorstand der Lufthansa Group. Mindestens einmal jährlich findet ein Austausch zwischen dem Human Rights Office und dem Betriebsrat statt. Zudem erhält das Human Rights Office durch die Ergebnisse menschenrechtsbezogener Audits Einblicke in die Sichtweisen der eigenen Belegschaft, insbesondere, wenn direkte Gespräche mit den eigenen Mitarbeitenden geführt werden und die Ergebnisse anschließend in den Auditbericht einfließen. Im Jahr 2025 wurden drei Audits (Vorjahr: zwei) durchgeführt. Der Prüfungsfokus lag auf der Umsetzung der menschenrechtlichen Pflichten in der Region Nordamerika sowie beim globalen Einkauf. Die Angemessenheit des Risikomanagements bezüglich Menschenrechte wurde ebenfalls einer Prüfung unterzogen.

Die Lufthansa Group überprüft die Wirksamkeit der Einbeziehung der eigenen Arbeitnehmenden durch die Verteilung eines Fragebogens zur Selbsteinschätzung jeweils vor und nach einer Engagement-Maßnahme. Wenn das Bewusstsein für die besprochenen menschenrechtsbezogenen Themen steigt, kann das Engagement als wirksam angesehen werden. Solche Erkenntnisse werden zusammen mit den

Auditergebnissen für die Risikoanalyse zur weiteren Verbesserung der Prozesse berücksichtigt.

Die Einbindung der Mitarbeitenden spiegelt sich auch in einem Austausch zwischen der lokalen Arbeitnehmervertretung, dem Bereich Human Resources und dem überregionalen Human Rights Office wider, die für die in der Analyse identifizierten Standorte zuständig sind. Ein solcher Austausch wird zum Beispiel vor der Einführung von Präventionsmaßnahmen praktiziert oder um die Wirksamkeit von Maßnahmen zu bewerten. Es liegt in der Verantwortung der Menschenrechtskoordinatorinnen und -koordinatoren der Lufthansa Group sicherzustellen, dass das beschriebene Engagement stattfindet und die Ergebnisse in das Risikomanagement des Unternehmens einfließen.

S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

Die Lufthansa Group verfügt über verschiedene Hinweisgeberkanäle, die genutzt werden können, um Bedenken und mögliche Verstöße zu melden.

Mitarbeitende der Lufthansa Group können sich an ihre direkte Führungskraft oder an Ansprechpersonen zu den jeweiligen Themen wenden. Darüber hinaus verfügt die Lufthansa Group über ein elektronisches Hinweisgebersystem und eine Ombudsperson. Beide sind für interne und externe Hinweisgebende zugänglich. Das elektronische Hinweisgebersystem Business Keeper Management System (BKMS) ermöglicht es Hinweisgebenden, jederzeit und auf Wunsch auch anonym Informationen oder Beobachtungen schriftlich weiterzugeben. Als Ombudsperson fungiert ein Rechtsanwalt, der unabhängig und nicht bei der Lufthansa Group angestellt ist. Hinweisgebende können der Ombudsperson telefonisch, schriftlich oder persönlich Informationen zukommen lassen. Bedenken in Bezug auf Diskriminierung, sexuelle Belästigung,



Menschenrechtsverletzungen oder Verstöße gegen Umweltgesetze können auch direkt an das Human Rights Office gemeldet werden.

Zusätzlich sollen Online- und lokale Kommunikationskampagnen dazu beitragen, die Sichtbarkeit der Hinweisgeberkanäle zu verbessern. Netzwerke lokaler Ansprechpersonen ermöglichen den Mitarbeitenden den einfachen Zugang und das Vorbringen von Bedenken, wenn ein persönlicher Kontakt gewünscht wird. Die Hinweise, die dem Corporate Compliance Office oder dem Human Rights Office über die beschriebenen Kanäle gemeldet werden, werden zunächst auf Plausibilität geprüft und nach Kategorien, wie beispielsweise Straftaten oder Menschenrechtsverletzungen, klassifiziert. Je nach Thema werden die Hinweise zur weiteren Bearbeitung an die vordefinierten zuständigen Personalabteilungen übermittelt. Prozesse zur Bearbeitung und Verfolgung sowie zur Rückmeldung an die Hinweisgebenden sind in den jeweiligen Prozessbeschreibungen geregelt. Die Überprüfung der Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens erfolgt durch den Menschenrechtsbeauftragten und die Konzernrevision der Lufthansa Group. Um die Einbeziehung von Zielgruppen und Interessenträgerinnen und -trägern zu fördern, werden die Beschäftigten im Intranet über die Beschwerdekanäle seitens der Lufthansa Group informiert. Die Einbeziehung von Interessenträgerinnen und -trägern, wie zum Beispiel Betriebsräte und Gewerkschaften, stellt außerdem eine mögliche Maßnahme dar, um die Interessen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette aufzunehmen.

Mitarbeitende, die auf rechtswidriges oder nicht regelkonformes Verhalten hinweisen oder eine Untersuchung unterstützen, werden nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen umfassend vor möglicherweise damit verbundenen persönlichen Nachteilen geschützt.

S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt

Die Lufthansa Group orientiert sich bei der Entwicklung und Zielsetzung ihrer Maßnahmen im Personalbereich an ihrer Personalstrategie und fokussiert sich entsprechend auf die Themen Gesundheit und Sicherheit, angemessene Entlohnung, Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Arbeitssicherheit, vielfältige Belegschaft und Auswirkungen auf Menschenrechte. Die Tochtergesellschaften sind in der Operationalisierung der Konzern-Personalstrategie weitestgehend frei und können diese anhand ihrer jeweiligen eigenen Strategien individuell ausgestalten. Auf Konzernebene werden Maßnahmen entwickelt, um strategische Ziele umzusetzen. Dafür werden entsprechende Arbeitsgruppen gebildet. Die Maßnahmen in Bezug auf die eigene Belegschaft unterliegen in Deutschland größtenteils der betrieblichen Mitbestimmungspflicht und werden somit den entsprechenden Gremien vorgelegt. Das Human Resources Committee – bestehend aus den obersten Personalführungskräften, Arbeitsdirektoren sowie Personalleitungen der einzelnen Tochtergesellschaften – fungiert als Steuerungs-, Entscheidungs- und Kontrollorgan. Die Maßnahmen werden mit den Ressourcen aus den jeweiligen Fachbereichen durchgeführt. Bei erhöhtem Personalbedarf werden zusätzliche Vollzeitkapazitäten bereitgestellt.

Die Lufthansa Group hat Maßnahmen aus der Personalstrategie entwickelt und etabliert, um Auswirkungen, Risiken und Chancen der Unternehmenstätigkeit auf die eigene Belegschaft zu adressieren. Die Maßnahmen gelten grundsätzlich für alle Segmente der Lufthansa Group, wobei ihre geografische Gültigkeit unterschiedlich ist.

Maßnahmen in Bezug auf Mitarbeitergesundheit und nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit

- Grundsätzliche arbeitsmedizinische Versorgung: Die Medizinischen Dienste der Lufthansa Group bieten eine arbeitsmedizinische Versorgung der Mitarbeitenden, angepasst an deren individuelle Bedürfnisse unter Berücksichtigung des Arbeitsplatzes und individueller gesundheitlicher Voraussetzungen, an. Ebenso verfügen die Medizinischen Dienste über eine ausgeprägte fliegerärztliche Expertise und bieten psychosoziale Beratungsleistungen an. Geografische Gültigkeit: Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien
- Konzernweites Gesundheitsmanagement: Ein konzernweites Gesundheitsmanagement unterstützt die Gesundheitsmanager der einzelnen Gesellschaften. Auch den Fluggästen der Lufthansa Group wird für Reisen mit Vorerkrankungen oder Beeinträchtigungen Unterstützung durch das Medical Operations Center (MOC) angeboten. Geografische Gültigkeit: weltweit
- Jährliche Gripeschutzimpfungen: Im Oktober und November 2025 wurden für alle Beschäftigten der Lufthansa Group Gripeschutzimpfungen angeboten. Geografische Gültigkeit: Deutschland, Österreich, Schweiz
- Kommunikation zum Gesundheitskalender 2025: Der Lufthansa Group Health Hub kommunizierte monatliche Schwerpunktthemen und organisierte Aktionstage rund um das Thema Gesundheit für alle Beschäftigten der Lufthansa Group. Ziel war es, die Mitarbeitenden bei einer eigenverantwortlichen Aufrechterhaltung, Förderung und Wiederherstellung der Gesundheit zu unterstützen. Geografische Gültigkeit: weltweit
- Einführung Ernährungsampel: Zur Förderung einer gesundheitsbewussten Ernährung wurde im Jahr 2025 in den Betriebsrestaurants der Lufthansa Group in Deutschland ein standardisiertes visuelles Kennzeichnungssystem von Gerichten eingeführt. Dieses System ermöglicht Gästen



eine schnelle und transparente Orientierung hinsichtlich der ernährungsphysiologischen Eigenschaften der angebotenen Gerichte. Es werden Gesundheitswerte, wie zum Beispiel Fettgehalt, Zuckergehalt oder Zubereitungsart der Gerichte, auf den ersten Blick sichtbar gemacht und somit eine ausgewogene und gesundheitsorientierte Ernährung unterstützt.

Geografische Gültigkeit: Betriebsrestaurants der Lufthansa Group in Deutschland

- Kooperation mit einer Krankenkasse: Um die Gesundheit der Beschäftigten zu verbessern, hat das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group im Berichtsjahr in Deutschland die bestehende Kooperation mit einer gesetzlichen Krankenkasse fortgesetzt. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, die Gesundheit der Beschäftigten nachhaltig zu fördern. Die Kooperation gewährleistet, dass ein Angebot an Maßnahmen zum betrieblichen Gesundheitsmanagement, wie zum Beispiel Bewegung, Ernährung, Resilienz, weiterhin zur Verfügung steht.

Geografische Gültigkeit: Geschäftseinheiten der Lufthansa Group in Deutschland

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitssicherheit

- Abfrage zur Arbeitssicherheit: Basierend auf dem Pilotprojekt des Vorjahres wurde im Jahr 2025 die Befragung zur Selbstauskunft im Bereich Arbeitssicherheit weltweit in den Konzerngesellschaften aufgesetzt. Zielsetzung ist es, einen umfassenden Überblick zum Stand der Arbeitssicherheit sowie der konzernweiten Umsetzung des Arbeitsschutzmanagementsystems zu erhalten. In die Befragung wurden alle Gesellschaften eingebunden die mindestens 20 Beschäftigte haben.

Geografische Gültigkeit: weltweit

- Durchführung von Arbeitssicherheitsaudits: Es wurden externe Audits im Hinblick auf Arbeitssicherheit in ausgewählten Konzerngesellschaften beauftragt und durchgeführt. Die Gesellschaften wurden auf Basis der Selbstbewertung ausgewählt. Die Kriterien hierfür waren zum

Beispiel hohe Unfallquoten und Schwerstunfälle. Im Rahmen der Audits durch einen externen Dienstleister wurde die Umsetzung der landesspezifischen gesetzlichen Anforderungen im Arbeitsschutz überprüft. Zusätzlich wurden ausgewählte interne Mindeststandards der Lufthansa Group auditiert.

Geografische Gültigkeit: weltweit

- Einführung Mindeststandards Fremdfirmenkoordination: Die Konzernabteilung Arbeitssicherheit hat im September 2025 einen Mindeststandard zur Koordination von Fremdfirmen erstellt und konzernweit implementiert. Dieser Mindeststandard legt Anforderungen an die Koordination von Fremdfirmen-Einsätzen fest, unabhängig von der Art, Dauer oder dem Umfang der jeweiligen Tätigkeiten, und regelt die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen der Lufthansa Group und Fremdfirmen unter Arbeitsschutzaspekten.

Geografische Gültigkeit: weltweit

Maßnahme zur angemessenen Entlohnung

- Fortlaufende Gültigkeit der Tarifvertragsvereinbarungen: 2024 wurden mit den Gewerkschaften von Cockpit, Kabine und Boden neue Vergütungstarifverträge vereinbart. Damit ist diesbezüglich eine Friedenspflicht von mindestens zwei Jahren gewährleistet. Zudem wurden bei Austrian Airlines die bestehenden Kollektivverträge ergänzt und kollektivvertragliche Vergütungserhöhungen für Cockpit-, Kabinen- und Bodenpersonal beschlossen. Auch in Belgien konnten für alle drei Berufsgruppen der Brussels Airlines kollektivrechtliche Vereinbarungen zu Vergütungserhöhungen erzielt werden. In der Schweiz wurde bei SWISS mit der Gewerkschaft des Kabinenpersonals ein neuer Gesamtarbeitsvertrag vereinbart.

Geografische Gültigkeit: Lufthansa Group in Deutschland; Passagier-Airlines in Österreich, Belgien und Schweiz

Maßnahmen in Bezug auf Vereinbarkeit von Beruf und Familie und Work-Life-Balance

- Verlängerung Angebot betriebliche Kinderbetreuung: An den Drehkreuzen in Frankfurt und München stellt die Lufthansa Group betrieblich geförderte Kinderbetreuungsplätze zur Verfügung, um Mitarbeitenden mit Kindern zu unterstützen.

Geografische Gültigkeit: Standorte Frankfurt, München

- Angebot Familienservice-Portal: Das Familienservice-Portal bietet Zugang zu einer Vielzahl an Unterstützungsangeboten, wie zum Beispiel der Vermittlung von Betreuungspersonen über Ad-hoc- und Regelbetreuungsplätze oder Eltern-Kind-Büros an ausgewählten Standorten, die bei kurzfristigen Engpässen genutzt werden können.

Geografische Gültigkeit: Deutschland

- Unterstützungsangebote im Bereich Pflege von Familienangehörigen: Seit Januar 2025 stehen zusätzliche Formate und Beratungsangebote über das CareBenefit-Serviceportal für die Beschäftigten zur Verfügung. Die Angebote zielen auf eine Entlastung im Alltag ab und sollen Beschäftigten Orientierung bei der Vereinbarkeit von Beruf und familiärer Fürsorge bieten. Dazu gehören beispielsweise individuelle Beratungen zu Themen wie Vorsorgedokumente und Pflegeleistungen oder die Nutzung von digitalen Services wie dem Pflegegradrechner.

Geografische Gültigkeit: Deutschland

- Neuabschluss „Tarifvertrag Teilzeit Nummer 3“: 2025 wurde für die Mitarbeitenden in der Kabine der Lufthansa Airlines ein neuer „Tarifvertrag Teilzeit“ abgeschlossen. Dieser soll die Beschäftigten der Kabine bei einer verlässlichen Plan- und Vereinbarkeit von Beruf- und Privatleben unterstützen und gleichzeitig bei Lufthansa Airlines zu einer langfristigen und bedarfsgerechten Personalplanung bei Teilzeitmitarbeitenden führen.

Geografische Gültigkeit: Deutschland



Sonstige Maßnahmen im Hinblick auf beispielsweise Weiterbildung, Datenschutz, Vielfalt und Chancengleichheit

- Etablierte Online-Trainings: Über das Lufthansa Group Learning-Management-System erhalten die Beschäftigten automatisch verpflichtende Trainings, beispielsweise zu Arbeitssicherheit, Information Security Awareness, Compliance oder Datenschutz gemäß EU-Datenschutz-Grundverordnung. Diese Trainings können gesellschafts- oder tätigkeitsspezifische Ausprägungen enthalten. So sind die Online-Trainings der Arbeitssicherheit für die Arbeitsbereiche Station und Vorfeld, Administration und Technik unterschiedlich ausgestaltet. Der Turnus der jeweiligen Trainings richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben.
Geografische Gültigkeit: weltweit
- Fortführung Female Leadership Program „GoAhead4LC3“: Um die Anzahl der weiblichen Führungskräfte auf den zwei Hierarchieebenen unterhalb des Vorstands zu erhöhen, startete 2022 ein Programm für Frauen in Führungspositionen. Das Programm wurde auch im Jahr 2025 durchgeführt.
Geografische Gültigkeit: weltweit
- Weiterführung International Talent Program „Globalists“: Die Lufthansa Group strebt die Förderung einer inklusiven Kultur an, die auf interkulturellem Verständnis und Wertschätzung basiert und gleichzeitig das Unternehmen als attraktives Ziel für internationale Talente positioniert. Dazu gehört seit 2023 ein Programm für internationale Talente, die bisher noch nicht in einem der Heimatmärkte des Unternehmens in Deutschland, Österreich, Schweiz, oder Belgien gearbeitet haben, aber Interesse daran haben. Das Programm soll sie auf diese Rotation vorbereiten und während des gesamten Prozesses unterstützen. Das Programm wurde auch im Jahr 2025 durchgeführt.
Geografische Gültigkeit: weltweit

- Kommunikation zu Beschwerdemechanismen: Auch im Jahr 2025 wurden Informationsmaterialien, darunter Informationsblätter und QR-Codes auf Visitenkarten, veröffentlicht. Diese beinhalten folgende Informationen: „Was kann ich melden?“, „An wen melde ich?“, „Was passiert mit meiner Meldung?“, „Welche Informationen werden benötigt?“, sowie Links zu den entsprechenden Websites, einen QR-Code zur Website und einen Link zur Ombudsperson. Diese Maßnahme zielt darauf ab, kontinuierlich die Sichtbarkeit bestehender Beschwerdemechanismen zu erhöhen und eine transparentere und zugänglichere Kommunikationskultur zu fördern.
Geografische Gültigkeit: weltweit
- Trainings zu Menschenrechten: Die seit 2024 etablierten Lufthansa Group Präsenz- und Online-Trainings wurden auch im Berichtsjahr angeboten, um das Bewusstsein der Belegschaft für die Achtung der Menschenrechte und den Umgang mit Verstößen zu verbessern.
Geografische Gültigkeit: weltweit

Die Lufthansa Group beabsichtigt, die hier aufgeführten Maßnahmen und Programme weiterzuführen. Die Lufthansa Group zielt unter anderem darauf ab, die Gesundheit der Mitarbeitenden zu stärken und Krankheiten vorzubeugen und dadurch eine nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit zu erreichen, die Work-Life-Balance zu verbessern und durch flexiblere Gestaltungsmöglichkeiten den eigenen Mitarbeitenden die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu erleichtern, die Vielfalt unter den Beschäftigten zu erhöhen sowie die Arbeitsbedingungen und die Arbeitssicherheit zu verbessern. So wurde beispielsweise im März 2025 die zweite tarifvertraglich vereinbarte Vergütungserhöhung für die rund 20.000 Tarifmitarbeitenden am Boden finanziell wirksam. Zudem konnten über das Familienservice-Portal Notfallkinderbetreuung realisiert werden, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für die Mitarbeitenden zu unterstützen. Die Maßnahmen werden von der Lufthansa Group finanziert und sind in der Jahresplanung berücksichtigt.

Die jeweiligen Organisationseinheiten beziehungsweise deren Bereichsleitenden sind für die Maßnahmen sowie ihre Überwachung und Bewertung verantwortlich. Dies schließt auch die übergeordnete Wirksamkeitsprüfung, wie zum Beispiel über Audits, die Analyse der Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ sowie Nutzungsanalysen und Monitorings der geltenden Maßnahmen mit ein. Ein Großteil der Maßnahmen wird vom Management freigegeben und begleitet. Die Strategieabteilung verfolgt diese und evaluiert sie anhand der Kennzahlen aus den geltenden Maßnahmen. Zum Großteil hat sich die Lufthansa Group qualitative Ziele für die geltenden Maßnahmen gesetzt, im Bereich Frauen in Führungspositionen wurde ein quantitatives Ziel für 2025 gesetzt.

Kennzahlen und Ziele

S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die Lufthansa Group leitet ihre Ziele aus der Konzern- und Personalstrategie ab. In Deutschland werden die festgesetzten Ziele den Mitbestimmungsgremien, zum Beispiel dem Konzernbetriebsrat und dem Konzernwirtschaftsausschuss, vorgestellt. Die Kennzahlen werden iterativ zwischen den verantwortlichen Fachbereichen auf Konzernebene, den Strategieabteilungen und dem Vorstand der Lufthansa Group entwickelt und definiert. Die Ziele werden von der Konzernstrategieabteilung nachverfolgt und dem Konzernvorstand berichtet.

In der Mitarbeiterbefragung können die Mitarbeitenden ihre Verbesserungsvorschläge einbringen. Diese werden ausgewertet und auf ihre Realisierbarkeit geprüft.



Folgende gruppenweite Ziele wurden von der Lufthansa Group festgelegt:



T067 ESRS S1-5 | 46 Ziele der Lufthansa Group im Personalbereich

Kategorie	Wert 2025	Wert 2024	Ziel
Frauen in Führungspositionen (in %) ¹⁾	27,6	25,3	25 bis 2025
Wert für Engagement-Index	3,9	3,8	Gemäß Benchmark

¹⁾ Frauen in Führungspositionen beinhaltet den Anteil der weiblichen Führungskräfte in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

2025 wurde Lufthansa Technik mit dem Helga-Stödter-Preis für „Mixed Leadership“ ausgezeichnet. Die Handelskammer Hamburg und die Helga-Stödter-Stiftung würdigten das Unternehmen für seine klaren Strategien und nachweisbaren Erfolge bei der Förderung von Frauen in Führungspositionen. Im Rahmen des Programms Women@LHT (2022–2024) konnte der Anteil weiblicher Führungskräfte auf den Leitungsebenen signifikant von ursprünglich 9 % auf über 23 % gesteigert werden.

Die Auszeichnung unterstreicht das Engagement der Lufthansa Group für eine moderne, inklusive Führungskultur und die strategische Relevanz von Diversität im Unternehmen.

S1-6 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

T068 ESRS S1-6 | 50a Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens zum Stichtag 31.12.2025

Geschlecht		31.12.2025	31.12.2024
Männlich	Personenanzahl	56.722	55.193
Weiblich	Personenanzahl	46.533	46.229
Non-binär	Personenanzahl	0	0
Keine Angaben	Personenanzahl	0	0
Gesamtanzahl der Beschäftigten	Personenanzahl	103.255	101.422

T069 ESRS S1-6 | 50a Beschäftigte pro Land ¹⁾ zum Stichtag 31.12.2025

Land		31.12.2025	31.12.2024
Deutschland	Personenanzahl	70.772	69.971
Schweiz	Personenanzahl	11.939	11.545
Sonstige ²⁾	Personenanzahl	20.544	19.906
Gesamtanzahl	Personenanzahl	103.255	101.422

¹⁾ Pro Land nach Sitz der Gesellschaft.
²⁾ Sonstige inkludiert die weiteren Beschäftigten der übrigen Länder.

T070 ESRS S1-6 & S1-9 | 50a & 66a Beschäftigten-Kategorien nach Geschlecht zum Stichtag 31.12.2025

	Personenanzahl der Beschäftigten zum 31.12.2025	Personenanzahl der Beschäftigten zum 31.12.2024	Personenanzahl der Beschäftigten im Top-Management ¹⁾ zum 31.12.2025	Personenanzahl der Beschäftigten im Top-Management ¹⁾ zum 31.12.2024	% der Beschäftigten im Top-Management ¹⁾ zum 31.12.2025	% der Beschäftigten im Top-Management ¹⁾ zum 31.12.2024
Männlich	56.722	55.193	535	547	0,9	1,0
Weiblich	46.533	46.229	204	185	0,4	0,4
Non-binär	0	0	0	0	0	0
Keine Angabe	0	0	0	0	0	0
Gesamtanzahl der Beschäftigten	103.255	101.422	739	732	0,7	0,7

¹⁾ Top-Management beinhaltet die oberste Führungsebene in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

Die Gesamtzahl der Beschäftigten, die die einzelnen Tochtergesellschaften oder das Mutterunternehmen im Berichtszeitraum verlassen haben, beträgt 6.532 (Vorjahr: 6.826), und die Quote der Beschäftigtenfluktuation im Berichtszeitraum beträgt 6,1 % (Vorjahr: 6,4 %).

T071 ESRS S1-6 | 50b Art des Arbeitsvertrags nach Geschlecht zum Stichtag 31.12.2025

		Männlich	Weiblich	Non-binär	Keine Angabe	Insgesamt zum 31.12.2025	Insgesamt zum 31.12.2024
Zahl der Beschäftigten	Personenanzahl	56.722	46.533	0	0	103.255	101.422
Zahl der Beschäftigten mit unbefristeten Verträgen	Personenanzahl	55.765	45.659	0	0	101.424	99.070
Zahl der Beschäftigten mit befristeten Verträgen	Personenanzahl	957	874	0	0	1.831	2.352
Zahl der Beschäftigten auf Abruf	Personenanzahl	1.136	827	0	0	1.963	1.052
Zahl der Vollzeitkräfte	Personenanzahl	44.730	22.289	0	0	67.019	66.365
Zahl der Teilzeitkräfte	Personenanzahl	11.992	24.244	0	0	36.236	35.057

Im Jahr 2025 waren 98,2 % (Vorjahr: 97,7 %) der Mitarbeitenden der Lufthansa Group in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis beschäftigt. Diese hohe Quote unterstreicht die Ausrichtung auf nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit und Arbeitsplatzsicherheit. Darüber hinaus betrug die Teilzeitquote 35,1 % (Vorjahr: 34,6 %), was die Inanspruchnahme flexibler Arbeitszeitmodelle widerspiegelt. Diese Maßnahmen fördern die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie eine ausgewogene Work-Life-Balance. Arbeitsplatzsicherheit und flexible Arbeitsmodelle sind wesentliche Faktoren für die Attraktivität als Arbeitgeber und zeigen die soziale Verantwortung der Lufthansa Group.

S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Allein die Tarifmitarbeitenden der Länder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) decken 65 % (Vorjahr: 64 %) der Gesamtanzahl der bei Lufthansa Group weltweit Beschäftigten ab. Im Folgenden findet sich eine weitere Darstellung der Tarifabdeckung sowie der Arbeitnehmervertretung für EWR-Länder mit signifikanter Beschäftigung (>10 % der Gesamtmitarbeiterzahl).

T072 ESRS S1-8 | 60b & 63a Tarifierungsquote und Arbeitnehmervertretung zum Stichtag 31.12.2025

Abdeckungsquote der weltweiten Lufthansa Group Beschäftigten ¹⁾	Tarifverträge		Sozialer Dialog – Arbeitnehmervertretung	
	Beschäftigte – EWR-Länder zum 31.12.2025 (Für EWR-Länder mit >50 Beschäftigten, die >10 % der Gesamtbeschäftigung ausmachen)	Beschäftigte – EWR-Länder zum 31.12.2024 (Für EWR-Länder mit >50 Beschäftigten, die >10 % der Gesamtbeschäftigung ausmachen)	Vertretung am Arbeitsplatz – EWR-Länder zum 31.12.2025 (für EWR-Länder mit >50 Beschäftigten, die >10 % der Gesamtbeschäftigung ausmachen)	Vertretung am Arbeitsplatz – EWR-Länder zum 31.12.2024 (für EWR-Länder mit >50 Beschäftigten, die >10 % der Gesamtbeschäftigung ausmachen)
0–19 %				
20–39 %				
40–59 %	Deutschland	Deutschland		
60–79 %			Deutschland	Deutschland
80–100 %				

¹⁾ Die vorliegende Tabelle setzt die Informationen in ein Verhältnis zu der Gesamtanzahl der bei der Lufthansa Group weltweit Beschäftigten.



Für die Lufthansa Group gilt die sogenannte Euro-Info-Vereinbarung. Daran beteiligt sind Arbeitnehmervertretende aus den verschiedenen europäischen Gesellschaften und Standorten des Konzerns, die von der Geschäftsleitung zu strukturellen, wirtschaftlichen und finanziellen Themen unterrichtet werden.

S1-9 – Diversitätskennzahlen

T073 ESRS S1-9 | 66a Geschlechterverteilung des Top-Managements¹⁾ zum Stichtag 31.12.2025

Geschlecht	Personenanzahl zum 31.12.2025	Personenanzahl zum 31.12.2024	in % zum 31.12.2025	in % zum 31.12.2024
Männlich	535	547	72,4	74,7
Weiblich	204	185	27,6	25,3
Non-binär	0	0	0,0	0,0
Keine Angabe	0	0	0,0	0,0
Gesamtanzahl	739	732	100,0	100,0

¹⁾ Top-Management beinhaltet die oberste Führungsebene in Form des Konzernvorstands sowie die drei untergeordneten Führungsebenen.

T074 ESRS S1-9 | 66b Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen zum Stichtag 31.12.2025

Altersgruppen	Personenanzahl zum 31.12.2025	Personenanzahl zum 31.12.2024	Anteil zum 31.12.2025 in %	Anteil zum 31.12.2024 in %
60 und älter	9.080	7.945	8,8	7,8
55–59	12.772	12.863	12,4	12,7
50–54	11.798	11.673	11,4	11,5
45–49	13.235	12.899	12,8	12,7
40–44	12.126	12.104	11,7	11,9
35–39	12.733	12.325	12,3	12,2
30–34	12.018	11.946	11,6	11,8
25–29	11.582	11.052	11,2	10,9
20–24	7.003	7.380	6,8	7,3
18–19	697	1.050	0,7	1,0
15–17	211	185	0,2	0,2

S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2024 ein Managementsystem für Arbeitssicherheit eingeführt, das alle Gesellschaften umfasst und auf der vom Konzernvorstand beschlossenen Konzernrichtlinie basiert. Dadurch sind 100 % (Vorjahr: 100 %) der eigenen Arbeitskräfte durch ein Managementsystem abgedeckt.

Die Lufthansa Group hatte im Berichtsjahr keine Todesfälle aufgrund von Arbeitsunfällen (Vorjahr: 1) und einen Todesfall aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen (Vorjahr: 1).

Über alle Gesellschaften ergaben sich in Summe 1.324 (Vorjahr: 1.357) Arbeitsunfälle, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Dies entspricht einer Quote von 8,2 (Vorjahr: 9,4) Arbeitsunfällen bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden.

S1-16 – Vergütungsmetriken

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, vergleichbare Löhne für vergleichbare Tätigkeiten zu gewährleisten und setzt sich kontinuierlich dafür ein, dieses Thema voranzutreiben. Dennoch weist der vorliegende Bericht ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle, einen sogenannten „Gender-Pay-Gap“, aus. Dieses ist vor allem auf strukturelle Unterschiede der Beschäftigtengruppen zurückzuführen, die übergreifend zu einer Differenz zwischen der durchschnittlichen Gesamtvergütung von weiblichen und männlichen Beschäftigten führt.

Das hier ausgewiesene geschlechtsspezifische Verdienstgefälle gibt die Differenz zwischen der durchschnittlichen Gesamtvergütung von weiblichen und männlichen Beschäftigten an. Es berechnet sich nach der Formel: durchschnittlicher Bruttostundenverdienst von männlichen Beschäftigten minus Bruttostundenverdienst von weiblichen Beschäftigten, dividiert durch den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von männlichen Beschäftigten.



Die Berechnung des „Gender-Pay-Gaps“ basiert auf dem Vergleich von Gesamtvergütungen unter Einbeziehung aller Vergütungsbestandteile, also fixer und variabler Zahlungen sowie Nebenleistungen. Er beruht auf dem gesamthaften Vergleich aller Vergütungswerte unabhängig von Mitarbeitergruppe, Position, Gesellschaft oder Land. Er betrug im Berichtsjahr 24 % (Vorjahr: 27 %) zugunsten der männlichen Beschäftigten. Es handelt sich dabei gemäß den Vorgaben für die Berechnung nach ESRS S1-16 um einen unbereinigten Wert, das heißt, strukturelle Unterschiede, wie zum Beispiel Berufserfahrung oder Berufsgruppen, bleiben unberücksichtigt. Aufgrund der Besonderheiten großer Beschäftigtengruppen der Lufthansa Group ist der ermittelte Wert daher wenig aussagekräftig. So sind beispielsweise Stand Ende 2025 von rund 34.000 (Vorjahr: 34.200) Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern der Lufthansa Group, einschließlich Purserinnen und Pursern, etwa 80 % (Vorjahr: 80 %) weiblich und 20 % (Vorjahr: 20 %) männlich. Von etwa 11.400 (Vorjahr: 11.300) Pilotinnen und Piloten der Lufthansa Group hingegen sind 7 % (Vorjahr: 7 %) weiblich und 93 % (Vorjahr: 93 %) männlich.

Dies zeigt, dass der ermittelte Wert nicht notwendigerweise auf mangelnde Gerechtigkeit im Bereich der Vergütung hinweist.

Die „Annual Total Remuneration Ratio“ drückt das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten aus. Die jährliche Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person im Unternehmen wird durch den Median der jährlichen Gesamtvergütung für die Beschäftigten, ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson, geteilt. Im Berichtsjahr war die höchstbezahlte Person im Unternehmen der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG. Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der Lufthansa Group betrug im Berichtsjahr 1:94 (Vorjahr: 1:86). Bei der Berechnung wurden alle Vergütungsbestandteile, also fixe und variable Zahlungen sowie Nebenleistungen, die im Geschäftsjahr 2025 zugeflossen sind, einbezogen.

S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Das Human Rights Office der Lufthansa Group hat im Berichtszeitraum Beschwerden von internen und/oder externen Anspruchsgruppen über alle Geschäftsbereiche hinweg zu folgenden Gründen erhalten:

T075 ESRS S1-17 | 103 Vorfälle und Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten im Jahr 2025

	2025	2024
Anzahl der im Berichtszeitraum gemeldeten Fälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung	51	45
Anzahl der Beschwerden, die über die Kanäle für die eigene Belegschaft eingereicht wurden	5	10
Anzahl der bei den nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD eingereichten Beschwerden	0	0
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Entschädigungen	0 TEUR	0 TEUR

T076 ESRS S1-17 | 104 Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und Zwischenfälle im Jahr 2025

	2025	2024
Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	0	0
Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (Verletzung der UN-Leitprinzipien, OECD-Leitlinien und/oder ILO-Deklaration)	0	0
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Entschädigungen	0 TEUR	0 TEUR

Der Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Entschädigungen ist in der Gewinn- und Verlustrechnung in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Im Anhang zum Jahresabschluss ist diese Position unter dem Punkt Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen aufgeführt. [T104 Sonstige betriebliche Aufwendungen.](#)

S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette stellt für die Lufthansa Group einen wichtigen Baustein für ein verantwortungsvolles Handeln dar. Neben wirtschaftlichen Aspekten berücksichtigt sie im Einkaufsprozess auch die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf die Umwelt und auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Um den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit der eigenen Produkte und Dienstleistungen zu genügen, setzt die Lufthansa Group auf eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten, die diese Ansprüche teilen und umsetzen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Lieferanten und Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette der Lufthansa Group können potenziell negative Auswirkungen in Bezug auf die Einhaltung der Menschenrechte von Mitarbeitenden in der Wertschöpfungskette haben, beispielsweise durch unsichere Beschäftigungsbedingungen, unangemessene Löhne oder fehlende Vereinigungsfreiheit. Ein nachhaltiges Lieferantenmanagement kann die Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit sowie die Menschenrechtslage der Arbeitskräfte verbessern. Ein systematisches Management der Arbeitsbedingungen in der Lieferkette stärkt die Leistungsfähigkeit der Lieferanten, verbessert die Transparenz, steigert die Effizienz und Resilienz der



Wertschöpfungskette und kann so das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in die Lufthansa Group stärken und die finanzielle und operative Stabilität fördern. Die Nichteinhaltung von Gesetzen kann rechtliche Konsequenzen, Reputationsschäden und Sanktionen für die Lufthansa Group und ihre Partner nach sich ziehen, was zu Geschäftseinbußen und finanziellen Problemen führen kann.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Strategie

ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Der Schutz der Interessen aller in der Wertschöpfungskette beschäftigten Arbeitskräfte ist für die Lufthansa Group von zentraler Bedeutung. Das Unternehmen ist sich der erheblichen Auswirkungen bewusst, die es gemeinsam mit seinen Lieferanten und Geschäftspartnern und durch ihre Auswahl und ihr Management auf die Einhaltung von Menschenrechts- und Umweltstandards hat. Auch wenn die Lufthansa Group die politische Lage in den Ländern, in denen ihre Lieferanten tätig sind, nicht beeinflussen und Verstöße nicht ausschließen kann, trägt sie durch verschiedene Maßnahmen aktiv zur Achtung der Menschenrechte bei ihren Lieferanten bei.

Ziel der Lufthansa Group ist es, menschenrechts- und umweltbezogene potenzielle negative Auswirkungen frühzeitig zu erkennen und Verletzungen zu verhindern. Daher wählt das Unternehmen seine Lieferanten sorgfältig aus und verpflichtet sie vertraglich zur Einhaltung der Menschenrechte sowie von Arbeits-, Sicherheits- und Umweltschutzvorgaben.

Da Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette eine zentrale und betroffene Interessengruppe darstellen, nimmt die

Lufthansa Group ihre Sichtweisen bestmöglich auf und berücksichtigt ihre Rechte zudem bei bestimmten Entscheidungen. Diesbezüglich wurden verschiedene Verfahren etabliert, um die Standpunkte der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu erfassen und sie in die Einkaufsstrategie und Lieferantenauswahl einfließen zu lassen. Zudem pflegt die Lufthansa Group eine enge Zusammenarbeit mit ihren Lieferanten, um die Einhaltung von Rechten und Standards zu fördern.

ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette identifizierten potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen sich in erster Linie auf folgende Themen:

- Menschen- und Arbeitsrechte
- Sozialer Dialog
- Training und Entwicklungsmöglichkeiten
- Diversität und Vielfalt

Auswirkungen auf Lieferanten und nachgelagerte Geschäftspartner sind identifiziert

Die Lufthansa Group ist sich als weltweit operierender Luftverkehrskonzern über den Einfluss bewusst, den sie gemeinsam mit ihren Lieferanten und nachgelagerten Geschäftspartnern auf die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten in der Wertschöpfungskette hat. Dabei geht es insbesondere um die nachfolgenden Rechte und Pflichten. Neben fairen Arbeitsbedingungen, sicherer Beschäftigung, angemessenen Löhnen, Vereinigungsfreiheit sowie Gesundheits- und Sicherheitsstandards spielen Aspekte wie Chancengleichheit und Inklusion, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sowie die Vermeidung von Kinder- und Zwangsarbeit eine wesentliche Rolle. Lieferanten und Geschäftspartner können darüber hinaus maßgeblich zur Vielfalt und Diversität innerhalb der Wertschöpfungskette beitragen. Die Lufthansa Group kann

dabei durch das Fördern einer Kultur der Vielfalt indirekten Einfluss auf ihre Lieferanten ausüben. Weiterhin liegen potenzielle positive Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in den Bereichen sozialer Dialog sowie in der Bereitstellung von Schulungen und Entwicklungsprogrammen für Lieferanten und Geschäftspartner.

Identifizierte Risiken können sowohl die Wertschöpfungskette als auch die Lufthansa Group selbst betreffen

Basierend auf den beschriebenen Auswirkungen kann die Missachtung von Menschenrechts- und Arbeitsrechtsstandards sowie von Diversitätsrichtlinien Risiken bergen. Diese können sowohl die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette als auch die Unternehmen der Lufthansa Group betreffen. Mögliche Folgen sind Reputationsschäden und Sanktionen gegen die Lufthansa Group, ihre Lieferanten und Geschäftspartner. Soziale Unruhen, wie Streiks aufgrund von Menschenrechtsverletzungen, können zudem Ineffizienzen und verringerte Produktivität sowie erhöhte Betriebskosten in der Wertschöpfungskette zur Folge haben. Die Nichtbeteiligung an sozialen Dialogen kann weiterhin zur unzureichenden Aufnahme der Standpunkte von Lieferanten und Geschäftspartnern führen, was wiederum weniger resiliente Wertschöpfungsketten und höhere Betriebskosten zur Folge haben kann.

Chancen fokussieren auf Richtlinien und mehr Transparenz

Neben den beschriebenen Risiken bestehen die wesentlichen Chancen der Lufthansa Group insbesondere darin, bezüglich der Menschenrechte Richtlinien erlassen zu können und mehr Transparenz zu erlangen. Dies kann den Ruf des Unternehmens stärken, finanzielle und operative Stabilität sicherstellen und den Zugang zu regulierten Märkten ermöglichen, während gleichzeitig die Menschenrechte bei ihren Geschäftspartnern gefördert werden. Die Förderung von Vielfalt bei Lieferanten kann verbesserte Möglichkeiten zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Mitarbeitender zur Folge haben und somit die Produktivität und Resilienz innerhalb der Wertschöpfungskette erhöhen. Chancen ergeben sich außerdem durch nachhaltigkeitsbezogene soziale Dialoge und Schulungsmöglichkeiten für Lieferanten. So können

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette



beispielsweise Arbeitsunfälle und damit verbundene Fehlzeiten sowie Verstöße gegen Richtlinien reduziert und die Effizienz in der Lieferkette erhöht werden.

Die Verpflichtung der Lufthansa Group zur Wahrung von Menschen- und Arbeitsrechten sowie die daraus hervorgehenden strategischen Implikationen sind im Rahmen der Erklärung zur Menschenrechtsstrategie, des Supplier Code of Conduct (Verhaltenskodex für Lieferanten) sowie in den Verfahrensbeschreibungen der Due-Diligence-Prozesse dargestellt. In diesem Zusammenhang strebt das Unternehmen an, auch zukünftig die identifizierten potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen seines Handelns innerhalb der Ausarbeitung der nachhaltigkeitsbezogenen Strategien der Lufthansa Group und innerhalb ihrer Geschäftstätigkeiten in der Lieferkette zu berücksichtigen. Um Chancen zu nutzen und Risiken bestmöglich abzuschwächen, hat die Lufthansa Group im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeiten Richtlinien und Due-Diligence-Prozesse implementiert. Diese umfassen beispielsweise den Supplier Code of Conduct und Verfahren zur menschenrechts- und umweltbezogenen Lieferantenrisikoanalyse. Insbesondere die Risikoanalyse dient dazu, potenzielle Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette frühzeitig zu erkennen und ihnen bestmöglich vorzubeugen. Ein weiterer Bestandteil der Due-Diligence-Prozesse ist die Umsetzung von Entwicklungs- und Korrekturmaßnahmen bei Lieferanten. In diesem Zusammenhang stellt die Durchführung von Schulungen und Weiterbildungen bei Geschäftspartnern in den Bereichen Umwelt, Arbeitssicherheit und Menschenrechte eine zentrale Möglichkeit zur Weiterentwicklung der Lieferanten dar. Als Unterzeichner der Charta der Vielfalt versteht sich die Lufthansa Group als Treiberin für Diversität und legt daher Wert auf die Achtung von Vielfalt bei Lieferanten und Geschäftspartnern. Etablierte Kanäle, wie das Beschwerdeverfahren, ermöglichen es der Lufthansa Group zudem, mit Lieferanten und Geschäftspartnern in Kontakt zu treten, Standpunkte abzufragen und mit ihnen in Dialog zu sozialen und umweltbezogenen Themen zu treten.

Die Lufthansa Group möchte die Rechte ihrer Mitarbeitenden sowie derjenigen, die über Dienstleister an den Betriebsstätten der Lufthansa Group sowie in der vor- und nachgelagerten Lieferkette tätig sind, wahren und ihre Sicherheit fördern. Grundlagen für die Achtung dieser Rechte sind unter anderem der Code of Conduct der Lufthansa Group, die Verordnungen zur Arbeitssicherheit sowie die Verfahren zum Beschwerdemanagement.

In der vorgelagerten Lieferkette der Lufthansa Group werden potenziell negative Auswirkungen und finanzielle Risiken entlang der Lieferkette betrachtet. Die relevanten Arbeitnehmertypen in der Wertschöpfungskette umfassen dabei: Arbeitnehmende, die für Geschäftspartner in der vorgelagerten Wertschöpfungskette arbeiten, insbesondere Arbeitnehmende, die verschiedene Dienstleistungen durchführen oder zur Produktion von technischen Komponenten oder Waren beitragen, sowie Arbeitnehmende, die an den Betriebsstätten der Lufthansa Group beispielsweise über Dienstleister angestellt sind. [↗ S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens.](#)

Arbeitnehmende von Lieferanten in der nachgelagerten Lieferkette werden insbesondere in den Bereichen der Logistik sowie des Bezugs und Vertriebs von Dienstleistungen betrachtet, ebenso wie Arbeitnehmende, die in vollkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen innerhalb der Lufthansa Group tätig sind. Alle betroffenen Gruppen unterliegen den Regelungen der Lufthansa Group, einschließlich des Zugangs zum Beschwerdeverfahren.

Menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalyse soll die Lufthansa Group und ihre Lieferanten schützen

Die Lufthansa Group hat ein Risikomanagement eingerichtet mit dem Ziel, menschenrechts- und umweltbezogene potenzielle negative Auswirkungen und Rechtsgutsverletzungen im eigenen Geschäftsbereich und entlang der Lieferkette zu erkennen, zu verhindern oder zu beenden. In diesem Rahmen führt das Unternehmen jährlich sowie anlassbezogen menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalysen für alle Bestandslieferanten der Lufthansa Group durch. Im

Mittelpunkt stehen dabei die geschützten Rechtspositionen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG), darunter das Verbot von Kinderarbeit und Zwangsarbeit, das Verbot aller Formen der Sklaverei, die Einhaltung von Arbeitsschutz und Koalitionsfreiheit, angemessene Löhne sowie das Verbot von Diskriminierung und die Förderung von Chancengleichheit.

Die Nichteinhaltung von Gesetzen und Rahmenwerken in Bezug auf Menschen- und Arbeitsrechte kann zu Strafen und potenziell negativen finanziellen Auswirkungen bei der Lufthansa Group sowie zu weniger resilienten Lieferketten führen. Aufgrund der menschenrechts- und umweltbezogenen Risikoanalyse 2025 erachtet die Lufthansa Group in diesem Zusammenhang insbesondere die Themen „Schädliche Veränderung von Boden, Wasser, Luft, und Lärm“ sowie „Übermäßiger Wasserverbrauch“ als besonders relevant. Im Jahr 2024 wurde durch die Risikoanalyse die Relevanz besonders auf Koalitionsfreiheit und Arbeitsschutz bei ihren Lieferanten gelegt. Zusätzlich werden im Jahr 2025 potenziell negative Auswirkungen der Lufthansa Group in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung sowie andere Arbeits- und Menschenrechte berücksichtigt. Um eine angemessene Ermittlung, Gewichtung und Priorisierung der potenziell negativen Auswirkungen vornehmen zu können, werden die Lieferanten einer Länder-, Branchen- und Medienhinweissichtung unterzogen. Die ermittelten potenziellen negativen Auswirkungen werden unter Einbeziehung der Angemessenheitskriterien des LkSG gewichtet und priorisiert. Die zuletzt im Berichtsjahr durchgeführte Analyse ergab, dass potenziell negative Auswirkungen insbesondere in den Branchen Transport sowie Gastgewerbe auftreten. Alle direkten Lieferanten sind Teil der Risikoanalyse, in der sie nach Handlungspriorität gewichtet werden.

Die identifizierten potenziellen finanziellen Risiken und Chancen beziehen sich auf alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und beschränken sich nicht auf spezifische Gruppen. Indirekte Lieferanten werden zudem bei substantiierter Kenntnis einer Ad-hoc-Risikoanalyse unterzogen.



Zulieferer mit potenziell negativen Auswirkungen im Bereich der Kinderarbeit, Zwangsarbeit und moderne Sklaverei befinden sich zum Beispiel in den Ländern China und den Philippinen, die durch die Risikoanalyse 2025 identifiziert wurden. In der Risikoanalyse 2024 wurden unter anderem Senegal und Sierra Leone als Länder mit den meisten Lieferanten mit potenziell negativen Auswirkungen im Bereich der Kinderarbeit identifiziert. Potenzielle negative Auswirkungen im Bereich der Zwangsarbeit und modernen Sklaverei wurden unter anderem im Vereinigten Königreich und in Indien identifiziert. Die identifizierten potenziell negativen Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie anderer arbeitsbezogener Rechte lassen nicht auf eine systemische Auswirkung schließen und basieren nicht auf individuellen Vorfällen, sondern auf den in der Risikoanalyse festgestellten potenziellen negativen Auswirkungen.

Die/der Menschenrechtsbeauftragte informiert den Vorstand der Lufthansa Group jährlich über die Ergebnisse der Risikoanalyse. Diese Ergebnisse werden zudem an weitere maßgebliche Entscheidungsträger, wie den Konzernbetriebsrat und den Konzernwirtschaftsausschuss, kommuniziert.

Zudem hat die Lufthansa Group potenzielle positive Auswirkungen identifiziert. Diese können aus einem nachhaltigeren Lieferantenmanagement resultieren und können zu verbesserten Arbeitsbedingungen, sowie Arbeits- und Sicherheitschutz bei den Mitarbeitenden in der Wertschöpfungskette führen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Grundsatzzerklärung zum LkSG beschreibt das Risikomanagement der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group erwartet von ihren Beschäftigten und Lieferanten, dass sie die Menschen- und Umweltrechte achten, entsprechenden Auswirkungen und Risiken vorbeugen sowie Verletzungen verhindern, minimieren oder beenden. Um die Einhaltung von Sorgfaltspflichten in diesen Bereichen zu fördern, hat die Lufthansa Group ein Risikomanagement etabliert. Es wird in der vom Vorstand verabschiedeten, jährlichen Grundsatzzerklärung zum LkSG beschrieben. Diese bildet neben dem Code of Conduct, der Konzerneinkaufsrichtlinie und dem Supplier Code of Conduct die Grundlage für die Umsetzung der Sorgfaltspflichten nach dem LkSG und spiegelt die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Führungskräfte, Mitarbeitenden und Zulieferer wider. Sie ist über die Website der Lufthansa Group öffentlich abrufbar.

Die Grundsatzzerklärung gilt weltweit und für alle konsolidierten Gesellschaften der Lufthansa Group, außer wenn diese gesetzlich zu einer eigenen Erklärung verpflichtet sind. Um das Risikomanagement zu überwachen, wurde die Funktion der/des Menschenrechtsbeauftragten im Vorstandsressort „Personal und Infrastruktur“ mit direkter Berichtslinie an den Vorstand geschaffen. Die/der Menschenrechtsbeauftragte informiert den Konzernvorstand halbjährlich und anlassbezogen über die Arbeit der zuständigen Personen. Zur Unterstützung der/des Menschenrechtsbeauftragten und um Kontrollen der Umsetzungsebene durchzuführen, wird die Konzernrevision eingesetzt. Die Konzernrevision prüfte im Berichtsjahr 2025 im Rahmen von drei internen Audits die Angemessenheit und Wirksamkeit der Umsetzung. Zudem wurde mit dem Group Human Rights Steering Board ein Lenkungsgremium geschaffen, das Empfehlungen zum

Risikomanagement treffen kann. Es besteht unter Vorsitz der/des Menschenrechtsbeauftragten aus den Managementvertretern der Abteilungen Corporate Responsibility, Corporate Compliance, Group Procurement, Corporate Internal Audit und Occupational Safety. Im Rahmen der Grundsatzzerklärung zum deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) legt die Lufthansa Group ihre menschenrechtliche Strategie dar und berichtet darüber, wie sie ihren Sorgfaltspflichten nachkommt. Dabei werden insbesondere diejenigen menschenrechts- und umweltbezogenen Risiken hervorgehoben, die auf Basis einer durchgeführten Risikoanalyse als prioritär identifiziert wurden. Die Grundsatzzerklärung bezieht sich hierbei auf die im Zuge dieser Analyse ermittelten Risiken entlang der Wertschöpfungskette, insbesondere in den Themenbereichen Menschen- und Arbeitsrechte, Trainings- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie sozialer Dialog.

Konzerneinkaufsrichtlinie verpflichtet Zulieferer zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Die Lufthansa Group erwartet von ihren Zulieferern, dass sie Menschen- und Umweltrechte achten und die Lufthansa Group darin unterstützen, entsprechende Auswirkungen und Risiken vorzubeugen sowie Verletzungen zu verhindern, zu minimieren oder zu beenden. Die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist somit ein Bestandteil der Konzerneinkaufsrichtlinie. Sie ist eine verpflichtende Vorgabe für alle Einkaufseinheiten der Konzerngesellschaften und ihre Beschäftigten im Beschaffungsprozess und wird zentral durch den Konzernvorstand freigegeben. Sie ist für alle Mitarbeitenden im Intranet zugänglich. Durch die Aufnahme von Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Zulieferern zu erreichen und somit auch der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden und negativen Auswirkungen vorzubeugen. Zu den Verpflichtungen der Lieferanten gehören die Achtung der zehn Prinzipien des UN Global Compact und der fünf Grundprinzipien der Internationalen Arbeitsorganisation sowie der vertraglichen Leistungen aus dem LkSG. Die Konzerneinkaufsrichtlinie bezieht sich auf folgende im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette



identifizierten IROs: Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette.



Supplier Code of Conduct beschreibt die Grundregeln der Zusammenarbeit für Zulieferer

Der Supplier Code of Conduct gilt für alle Zulieferer der Lufthansa Group. Er adressiert im Wesentlichen die drei Kernbereiche in Bezug auf Nachhaltigkeit: Umweltschutz, Soziales und verantwortliche Unternehmensführung. Er definiert Mindeststandards für Lieferanten, deren Beschäftigte sowie Subunternehmen. Im Fokus stehen die Achtung der Menschenrechte, die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsstandards, der Umweltschutz und ein integriertes wirtschaftliches Handeln. Die Lufthansa Group erwartet von ihren Lieferanten, dass sie die geltenden Gesetze und Vorschriften der Länder einhalten, in denen sie Produkte oder Dienstleistungen beziehen, herstellen, anbieten oder liefern. Die Lufthansa Group toleriert kein unethisches Geschäftsverhalten, wie beispielsweise Korruption, Bestechung, Zwangsarbeit, Kinderarbeit oder die Verletzung von Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards, und untersagt diese Aktivitäten ausdrücklich. Der Supplier Code of Conduct wird durch die Funktion des Senior Vice President Procurement Group freigegeben und ist über die Website der Lufthansa Group öffentlich abrufbar. Zudem beziehen sich auch die Lieferantenverträge auf ihn. Der Supplier Code of Conduct berücksichtigt folgende im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte IROs: Menschen- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette, Diversität und Vielfalt in der Wertschöpfungskette.

Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke

Die Verankerung von Menschenrechten und Nachhaltigkeit in den Geschäftsprozessen, den Richtlinien der Lufthansa Group sowie in ihren globalen Lieferketten ist eine kontinuierliche Aufgabe. Dabei orientiert sich das Unternehmen an zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen, wie

- der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte,
- dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte (International Covenant on Civil and Political Rights, ICCPR),
- dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, ICESCR),
- den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO),
- den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- den zehn Prinzipien des UN Global Compact,
- den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen,
- der Resolution der International Air Transport Association (IATA) zur Bekämpfung von Menschenhandel sowie
- an umweltbezogenen Abkommen, wie dem Minamata-Übereinkommen über Quecksilber, dem Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe und dem Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung.

S2-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette werden in relevante Entscheidungen einbezogen

Die Lufthansa Group verfolgt einen bedarfsgerechten Ansatz zur Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette. In diesem Zusammenhang berücksichtigt die Lufthansa Group die Perspektive von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette unter anderem durch Verfahren wie die menschen- und umweltbezogene Risikoanalyse im Rahmen der Due-Diligence-Prozesse und die bedarfsgerechte Einbindung von Lieferanten. Damit will sie sicherstellen, dass potenzielle wesentliche Auswirkungen proaktiv angegangen werden. Sichtweisen der Arbeitskräfte in der Lieferkette können zudem über Vor-Ort-Audits sowie Lieferantenfragebögen im Rahmen der Präventions- und Abhilfemaßnahmen mit

aufgenommen werden. Weiterhin besteht die Möglichkeit einer individuellen Kontaktaufnahme der Einkaufenden mit den Lieferanten und deren Arbeitskräften.

Die Einbeziehung von Interessenvertretern, wie zum Beispiel Betriebsräte und Gewerkschaften, stellt außerdem eine mögliche Maßnahme dar, um die Interessen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette aufzunehmen, potenzielle Auswirkungen abzuschwächen und Abhilfe bei Verstößen zu schaffen. Eine Einbeziehung erfolgt bei Bedarf und wird beispielsweise durch eine Beschwerde, eine ermittelte potenzielle Auswirkung oder einen Regelverstoß durch entsprechende Abhilfemaßnahmen veranlasst.

Vor dem Hintergrund des LkSG werden zudem branchenübergreifende Dialoge und Wirtschaftsgespräche genutzt, um Erfahrungen, Erkenntnisse und Sichtweisen auszutauschen. So nehmen das Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team und das Group Procurement Team unter anderem mehrmals im Jahr an der „Peer Learning Group Menschenrechte“ des UN Global Compact Netzwerks Deutschland und dem econsense Forum für Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft teil. Die/der Menschenrechtsbeauftragte der Lufthansa Group hat zudem gemeinsam mit econsense einen Human Rights Officer Roundtable mit dem Ziel des Erfahrungsaustauschs über effektives Risikomanagement etabliert.

Das Human Rights and Non-Discrimination Team koordiniert übergreifend die Aktivitäten der Lufthansa Group in Bezug auf deren menschenrechtliche Verantwortung im Sinne des LkSG. Das Group Procurement Team steuert das Risikomanagement mit Blick auf die Lieferanten der Lufthansa Group. Beide Teams werden durch Ansprechpersonen aus Fachabteilungen, wie Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, Human Resources, Compliance und Einkauf, sowie durch Key-Accounts in priorisierten Lufthansa Group Gesellschaften unterstützt.



S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Beschwerdeverfahren

Beschwerden und Hinweise zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen potenziell negativen Auswirkungen oder zu Compliance-Verstößen bei Lieferanten können vertraulich über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder die externe Ombudsperson der Lufthansa Group zur Kenntnis gebracht werden. Die Zulieferer werden zudem im Code of Conduct aufgefordert, ihre eigenen Lieferanten und deren Mitarbeitende über die Hinweismeldewege der Lufthansa Group zu informieren. Die Verfahrensordnung der Lufthansa Group zum Umgang mit Hinweisen ist über die Website des Unternehmens abrufbar. Das Human Rights and Non-Discrimination Team führt alle Beschwerden zusammen und leitet sie an das Group Procurement Team weiter. Bei Bedarf unterstützt es das Group Procurement Team auch fachlich. Bei konkreten negativen Auswirkungen oder zugewiesenen Maßnahmen geht das Group Procurement Team direkt auf die Lieferanten zu. Das Human Rights and Non-Discrimination Team kann mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette unter anderem im Rahmen des Beschwerdeverfahrens in Kontakt treten. Die Interaktion kann somit entweder über ein zentrales Expertenteam im Einkauf, über die verantwortlichen Einkäuferinnen und Einkäufer oder über die Human Rights Officer initiiert werden.

Das Beschwerdeverfahren ist für die hinweisgebende Person öffentlich zugänglich und wird in der Verfahrensordnung beschrieben, wobei Vertraulichkeit, Datenschutz und rechtlich geschützte Interessen berücksichtigt werden. Wenn das Lufthansa Group Human Rights Team eine Beschwerde als nachvollziehbar bewertet, wird sie an die zuständige Abteilung weitergeleitet, die eine Ermittlung durchführt und sich mit der hinweisgebenden Person in Verbindung setzt, um die Beschwerde zu erörtern und eine detaillierte Darstellung des

Sachverhalts zu erhalten. Voraussetzung hierfür ist, dass die Hinweisgebenden im Rahmen ihrer Beschwerde entweder Angaben zu ihrer Erreichbarkeit gemacht oder im Falle einer anonym über das elektronische Hinweisgebersystem erhobene Beschwerde einen Briefkasten eingerichtet haben, über den eine Kommunikation möglich ist. Die Hauptermittlung kann, je nach Fall, die Befragung von Lieferanten, Zeuginnen und Zeugen oder anderen Parteien beinhalten, die Kenntnis über den Sachverhalt haben. Abhängig vom Ergebnis des Ermittlungsverfahrens wird entschieden, welche Abhilfe- oder Präventionsmaßnahmen notwendig sind, um die festgestellten negativen Auswirkungen oder Verstöße zu beenden, ihr Ausmaß zu minimieren oder eine Wiederholung der Verletzung zu verhindern. Diese Maßnahmen können bis hin zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen für Mitarbeitende oder zur Beendigung der Geschäftsbeziehungen reichen. Die Hinweisgebenden werden über den Abschluss des Beschwerdeverfahrens und dessen Ergebnis unterrichtet. Nach Abschluss des Verfahrens findet eine Nachverfolgung der Umsetzung der Abhilfemaßnahmen durch die Lufthansa Group statt. Die Ergebnisse der Umsetzung werden evaluiert. Dies kann, je nach Fall, im Austausch mit der hinweisgebenden Person erfolgen.

Im Rahmen des Beschwerdeverfahrens hat die Lufthansa Group verschiedene Beschwerdekkanäle eingerichtet. So können Beschwerden schriftlich über das unternehmenseigene elektronische Hinweisgebersystem der Lufthansa Group (auch anonym), schriftlich, telefonisch oder persönlich über die Ombudsperson der Lufthansa Group, schriftlich per E-Mail an das Lufthansa Group Human Rights Office sowie schriftlich per Brief an die Geschäftsanschrift der Deutschen Lufthansa AG eingereicht werden.

Informationen zur Erreichbarkeit der Beschwerdekkanäle – dazu zählen Telefonnummern, Weblinks, E-Mail-Adresse, Geschäftsanschriften und Angaben zur Ombudsperson – sind in der Verfahrensordnung für Beschwerdeverfahren enthalten, die auf der Internetseite der Lufthansa Group abrufbar ist. Das eigene, elektronische Hinweisgebersystem der

Lufthansa Group und die Ombudsperson stehen den Hinweisgebenden in mehreren Sprachen zur Verfügung. Mitarbeitende der Lufthansa Group können Beschwerden darüber hinaus über alle Kanäle erheben, die zu diesem Zweck zwischen den Arbeitnehmervertretungen und dem jeweiligen Unternehmen der Lufthansa Group vereinbart wurden.

Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird mindestens einmal im Jahr sowie anlassbezogen überprüft. Eine anlassbezogene Überprüfung erfolgt, wenn die Lufthansa Group mit einer wesentlich veränderten oder erweiterten Risikolage im eigenen Geschäftsbereich oder bei ihren unmittelbaren Zulieferern rechnen muss, etwa durch die Einführung neuer Produkte, Projekte oder eines neuen Geschäftsfelds. Die Überprüfung umfasst unter anderem die tatsächliche Inanspruchnahme des Beschwerdeverfahrens durch Hinweisgebende, die Einhaltung der Verfahrensordnung, die Überwachung gegebenenfalls ergriffener Abhilfemaßnahmen und die gegebenenfalls erforderliche Anpassung der nach dem LkSG erforderlichen Risikoanalysen. Die Überprüfung der Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens erfolgt durch die/ den Menschenrechtsbeauftragten und die Konzernrevision der Lufthansa Group. Um die Einbeziehung von Zielnutzenden und Interessenträgern zu fördern, werden die Lieferanten der Lufthansa Group in ihren Vertragsdokumenten aufgefordert, ihre Beschäftigten sowie die eigenen Lieferanten und deren Beschäftigte darauf hinzuweisen, dass Beschwerdekkanäle seitens der Lufthansa Group zur Verfügung stehen.

Im Jahr 2025 wurden über den Lufthansa Group Beschwerdekkanal insgesamt sieben Beschwerden in den Bereichen sexuelle Belästigung (2), unangemessene Arbeitsbedingungen (1) sowie Ungleichbehandlung (4) gemeldet. Alle eingegangenen Beschwerden wurden eingehend geprüft; sofern erforderlich, wurden Rückmeldungen bei den jeweils betroffenen Lieferanten eingeholt. Eine Beschwerde in dem Bereich sexuelle Belästigung befindet sich zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch in laufender Prüfung. Bis zum Abschluss der Berichtsperiode konnte keine der abschließend geprüften Beschwerden (6) bestätigt werden. Entsprechend wurden keine

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette



weiterführenden Abhilfemaßnahmen ergriffen. Somit wurden im Berichtsjahr keine bestätigten Fälle der Nichteinhaltung der referenzierten internationalen Rahmenwerke im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette festgestellt.

Schutz vor Vergeltungsmaßnahmen gegenüber hinweisgebenden Personen ist etabliert

Die Lufthansa Group verfolgt eine Null-Toleranz-Politik in Bezug auf Vergeltungsmaßnahmen gegenüber hinweisgebenden Personen und schützt, soweit rechtlich möglich, Hinweisgebende vor Benachteiligung aufgrund von Beschwerden. Grundsätzlich gilt, dass jedes Beschwerdeverfahren vertraulich durchgeführt wird und niemand außerhalb des Verfahrens über die Identität der hinweisgebenden Person informiert wird. Ausnahmen von dieser Regel bestehen in gesetzlich zulässigen Fällen im Rahmen des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes. Hinweisgebende, die Mitarbeitende der Lufthansa Group sind, sind in allen Unternehmen der Lufthansa Group vor Benachteiligungen, disziplinarischen Maßnahmen und Diskriminierungen wegen einer Beschwerde geschützt.

Vergeltungsmaßnahmen gegen Hinweisgebende werden nicht toleriert. Sie werden untersucht, wenn sie der Lufthansa Group über die genannten Beschwerdekanaäle gemeldet werden. Disziplinarische Maßnahmen gegen Beschwerdegegnerinnen und -gegner können die Folge sein. Bei Hinweisen auf Vergeltungsmaßnahmen ist die Beschwerdestelle unverzüglich zu informieren. Entsprechend werden auch hinweisgebende Personen, die keine Mitarbeitenden der Lufthansa Group sind, geschützt. Die Lufthansa Group beabsichtigt, sich gegenüber Zulieferern dafür einzusetzen, dass weder Nachforschungen nach der Identität eines Hinweisgebenden angestellt noch Hinweisgebende benachteiligt oder bestraft werden. Personenbezogene Daten werden im Rahmen des Beschwerdeverfahrens unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorgaben erhoben, verarbeitet, übermittelt und gespeichert. § 10 Abs. 1 LkSG findet Anwendung. Hinweisgebende werden auf der Website, durch die auf das

elektronische Hinweisgebersystem zugegriffen werden kann, darüber informiert, wie sie geschützt werden und anonym bleiben können. Weiterhin wird hier hervorgehoben, dass die Lufthansa Group Hinweisgebende vor Vergeltungsmaßnahmen schützt. Diese Vorkehrungen sind in der öffentlich zugänglichen Verfahrensordnung für das Beschwerdeverfahren beschrieben.

S2-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Nachhaltigkeitskriterien werden bei der Auswahl der Lieferanten berücksichtigt

Nachhaltigkeitskriterien werden bei der Lufthansa Group bereits im Beschaffungsprozess berücksichtigt, sodass diese bei der Auswahl der Lieferanten eine Rolle spielen. So werden bereits im Ausschreibungsprozess menschenrechtliche und umweltbezogene Anforderungen aufgenommen. Diese Anforderungen sind verpflichtend in die Bewertungsmatrix zur Lieferantenauswahl aufzunehmen.

Lieferanten werden zudem grundsätzlich vor Vertragsabschluss auf die Einhaltung der Menschenrechte, von Arbeits- und Umweltstandards sowie Integrität geprüft. In diesem Zusammenhang wird ein Lieferantenüberprüfungsprozess durchgeführt, um mögliche Risiken und potenziell negative Auswirkungen beim Zulieferer zu erkennen. Fällt ein Zulieferer in eine Risikokategorie, wird eine tiefergehende Überprüfung durchgeführt, auch unter Hinzuziehung externer Quellen. Indem die Lufthansa Group Verpflichtungen in Verträge mit Zulieferern aufnimmt, soll ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Zulieferern erreicht werden, sodass Risiken für negative Auswirkungen möglichst gar nicht erst entstehen. Neben externen Datenquellen werden

bei dieser Prüfung auch interne Erkenntnisse, wie Hinweise über die Beschwerdekanaäle inklusive des anonymen Hinweisgebersystems, berücksichtigt. Durch die Anforderungen zu Menschenrechten und Umweltaspekten im Einkaufsprozess möchte die Lufthansa Group sicherstellen, dass Geschäftsbeziehungen nur mit solchen Unternehmen eingegangen werden, die die Ansprüche der Lufthansa Group teilen und umsetzen. Ergänzend dazu sollen die Zulieferer mit den Ausschreibungsunterlagen über den Supplier Code of Conduct informiert werden, der die Erwartungshaltung der Lufthansa Group gegenüber ihren Zulieferern formuliert. Die Überprüfung von Menschenrechten und Umweltaspekten wird durch diesen Prozess kontinuierlich überwacht. Hieraus haben sich im diesjährigen Berichtsjahr keine Anpassungen der bisher implementierten Standards ergeben.

Koalitionsfreiheit für die Beschäftigten in der Wertschöpfungskette wird von der Lufthansa Group als Teil der Risikoanalyse kontinuierlich überwacht und evaluiert. Globale Rahmenvereinbarungen mit internationalen Gewerkschaftsbünden wurden in diesem Zusammenhang bisher noch nicht abgeschlossen.

Abhilfemaßnahmen werden im Bedarfsfall gemeinsam mit dem betroffenen Unternehmen erarbeitet

Einmal wöchentlich findet ein Austausch zwischen den Expertinnen und Experten der Abteilung Menschenrechte und Group Procurement statt. Hier werden etwaige Beschwerden und wesentliche negative Auswirkungen sowie mögliche Maßnahmen und das weitere Vorgehen besprochen. Das zentrale Expertenteam im Group Procurement verfolgt die Durchführung der Maßnahmen nach.

Sollte die Lufthansa Group eine eingetretene oder unmittelbar bevorstehende Verletzung von Menschenrechten oder umweltbezogenen Pflichten feststellen, ergreift sie angemessene Abhilfe- und Präventionsmaßnahmen. Sofern eine Beendigung, Verhinderung oder Minimierung einer Verletzung bei einem Zulieferer nicht möglich ist, entwickelt und implementiert die Lufthansa Group ein angemessenes Abhilfe- und/oder Präventionskonzept. Bei der Erstellung

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette



und Umsetzung eines Abhilfekonzepts werden verschiedene Maßnahmen in Betracht gezogen. Zunächst soll ein Plan zur Beendigung oder Minimierung der Verletzung gemeinsam mit dem verursachenden Unternehmen erarbeitet und umgesetzt werden. Zur Risikominimierung kann ein temporäres Aussetzen der Geschäftsbeziehung erfolgen. Als letztes Mittel behält sich die Lufthansa Group vor, Geschäftsbeziehungen zu beenden.

Die Lufthansa Group verfolgt die Umsetzung der Abhilfemaßnahmen im Risikomanagementsystem und bewertet die erzielten Ergebnisse. Die Umsetzung der Abhilfemaßnahmen kann, je nach Fall, unter anderem auch durch den Austausch mit der hinweisgebenden Person erfolgen.

Werden potenziell negative Auswirkungen bei einem Zulieferer festgestellt, können geeignete Maßnahmen nach einer definierten Logik basierend auf Risikokategorien ausgewählt werden. Dies erfolgt für Zulieferer durch ein zentrales Expertenteam im Einkauf. Gemeinsam mit den verantwortlichen Einkäuferinnen und Einkäufern werden daraufhin Maßnahmen mit dem Lieferanten vereinbart, besprochen und nachgehalten. Diese können beispielsweise Sensibilisierungsschulungen, Stellungnahmen oder Vertragsüberprüfungen mit etwaigen Anpassungen beinhalten. Ein Nachhalten erfolgt im Risikomanagementsystem durch Hinterlegung der vereinbarten Maßnahmen. Jeder Maßnahme wird ein entsprechender Bearbeitungsstatus und gegebenenfalls eine Frist zugewiesen.

Wird eine tatsächliche negative Auswirkung bei einem Zulieferer festgestellt, wird ebenfalls der eigene Verursachungsbeitrag überprüft. Darunter fallen auch die Prüfung von Lieferzeiten und Einkaufspreisen sowie die Dauer der Vertragsbeziehung. Unter Auswertung dieser Aspekte werden dann entsprechende Abhilfemaßnahmen direkt ergriffen oder gezielt Maßnahmenpläne zur Abhilfe erstellt.

In Bezug auf Geschäftspartner in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wurden im Jahr 2025 folgende Präventionsmaßnahmen durchgeführt, geplant oder befinden

sich in Umsetzung: Über 200 interne und externe Überprüfungen von kritischen Lieferanten und externen Vorfällen wurden abgeschlossen und über 200 weitere initiiert. Es wurden sechs Selbstbewertungsfragebogen von Geschäftspartnern sowie in neun Fällen weiterführende Informationen in Form von individuellen Erklärungen und Lieferantenkontaktaufnahmen eingefordert. Zudem wurden in 61 Fällen weitergehende Dokumente bei Lieferanten angefordert, die bereits geprüft werden konnten. Dabei handelt es sich um die Überprüfung von Zertifikaten, Codes of Conduct oder Verfahrensordnungen für Beschwerdeverfahren der Lieferanten. Zusätzlich wurden bei 17 Lieferanten die mit der Lufthansa Group bestehenden Verträge inklusive deren Bedingungen geprüft und, sofern notwendig, bezüglich ESG-Kriterien angepasst oder erweitert. Die Umsetzung sowie Überwachung dieser Maßnahmen erfolgen durch ein zentrales Expertenteam im Group Procurement in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Einkäuferinnen und Einkäufern. Die ergriffenen Maßnahmen zielen darauf ab, die Lieferantenbasis der Lufthansa Group insbesondere in Bezug auf Menschenrechtsaspekte kontinuierlich zu verbessern. Die Lufthansa Group hat bislang direkte Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette noch nicht im Detail betrachtet und entsprechend keine weiteren Maßnahmen hinterlegt.

Menschenrechtsbeauftragte/r stellt Verankerung im Unternehmen sicher

Um das Risikomanagement zu überwachen, wurde die Funktion der/des Menschenrechtsbeauftragten im Vorstandsressort „Personal und Infrastruktur“ mit direkter Berichtslinie an den Ressortvorstand geschaffen. Diese wird von der Leiterin der Konzernfunktion HR Management DLH & Learning ausgeübt. Die/die Menschenrechtsbeauftragte informiert den Konzernvorstand mehrmals im Jahr und anlassbezogen über die Arbeit der zuständigen Beschäftigten. Zur Unterstützung der/des Menschenrechtsbeauftragten und um Kontrollen der Umsetzungsebene durchzuführen, wird die Konzernrevision eingesetzt. Die Konzernrevision prüfte im Jahr 2025 mehrmals die Angemessenheit und Wirksamkeit der Umsetzung. Zudem wurde mit dem Group Human Rights Steering Board

ein Lenkungsgremium geschaffen, das Empfehlungen zum Risikomanagement treffen kann. Es besteht unter Vorsitz der/des Menschenrechtsbeauftragten aus den Managementvertretern der Abteilungen Corporate Responsibility, Corporate Compliance, Group Procurement, Konzernrevision und Occupational Safety.

Einhaltung von menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten wird mit Audits geprüft

Mit Audits wird innerhalb der Lufthansa Group geprüft, ob die menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten tatsächlich eingehalten werden und ob das Risikomanagement der Lufthansa Group angemessen ist. Die Audits werden primär von der Konzernrevision durchgeführt. Bei unmittelbaren Lieferanten und anlassbezogen bei mittelbaren Lieferanten können Audits in Einzelfällen durch externe Auditoren geprüft werden. Zusätzlich fließen die Erkenntnisse in die nachhaltigkeitsorientierte Ausgestaltung der Beschaffungsprozesse und Einkaufsstrategie ein.

Die Zuweisung und das Nachhalten von vorbeugenden, abschwächenden oder abhelfenden Maßnahmen gegenüber direkten Zulieferern und die Umsetzung der Sorgfaltspflichten bei mittelbaren Zulieferern werden darüber hinaus elektronisch verfolgt und bewertet. Dadurch wird eine kontinuierliche Nachverfolgung der Maßnahmen ermöglicht. Eine Maßnahme mit positivem Ergebnis kann zur Verbesserung der Risikobewertung beitragen, eine Maßnahme mit negativem Ergebnis – wie beispielsweise ein Audit mit kritischen Befunden, kann zur Verschlechterung der Risikobewertung beitragen. Zusätzlich finden bei risikobehafteten Lieferanten Medienauswertungen statt. Verletzungen, die durch eine Medienbeobachtung, über den Beschwerdemechanismus oder andere Befunde festgestellt werden, tragen ebenfalls zur Verschlechterung der Risikobewertung bei. Die Bewertung reflektiert damit stets die aktuelle Risikolage und hilft dabei, Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren.



Lufthansa Group setzt sich für Arbeitssicherheit der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette ein

Die Lufthansa Group setzt sich auch im Bereich der Arbeitssicherheit für die Beschäftigten in Gemeinschaftsunternehmen und bei Lieferanten ein. Dies wird durch verschiedene Aktivitäten unterstützt, die unter anderem im Code of Conduct der Lufthansa Group, dem Supplier Code of Conduct und der Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschen- und Umweltrechte festgehalten sind. Unter anderem beinhaltet der Supplier Code of Conduct die Einhaltung von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz und fordert die Einhaltung der jeweils geltenden Rechte am Arbeitsort der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.

Kennzahlen und Ziele

S2-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die Abteilung Group Procurement der Lufthansa Group hat sich zum Ziel gesetzt, wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bei der Ausgestaltung relevanter Einkaufsprozesse zu berücksichtigen. Ziel ist es, potenzielle Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance-Risiken und diesbezügliche Verstöße in der Lieferkette zu erkennen, um sie mit geeigneten Maßnahmen systematisch verhindern, minimieren oder beenden zu können. Die Zieldefinition erfolgt auf Basis der vorangegangenen Risikoanalyse sowie eingegangener Beschwerden über das Beschwerdeverfahren. Daraus gewonnene Erkenntnisse fließen fallabhängig in die Weiterentwicklung des Risikomanagements ein. Die Lufthansa Group hat sich für das Berichtsjahr keine quantitativen Zielgrößen gesetzt, da der Schwerpunkt auf der Implementierung und Stabilisierung der Maßnahmen lag.

Die übergeordneten Ziele wurden auf relevante Bereiche heruntergebrochen und konkretisiert, darunter die Implementierung einer Risikoanalyse für Bestandslieferanten unter Verwendung des Systems zur Risikoanalyse sowie die kontinuierliche Aktualisierung von Lieferantenfragebögen auf Basis regulatorischer Vorgaben und Erkenntnisse. Im Rahmen der Zielableitung und -verfolgung erfolgt derzeit keine direkte Einbindung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette oder ihrer legitimen Vertretungen. Erkenntnisse über deren Situation werden jedoch über Informationsquellen, zum Beispiel durch Risikoanalysedaten, Warnmeldungen oder das Hinweisgebersystem, berücksichtigt. Diese Informationen fließen sowohl in die Zieldefinition als auch in die Ableitung von Verbesserungsmaßnahmen ein.

S4 – Konsumenten und Endverbraucher

Eine konsequente Kundenorientierung, operationelle Stabilität, innovative Produkte und Services sowie der Fokus auf Qualität sind für die Lufthansa Group essenziell. Das Unternehmen stellt dabei verlässliche Reiselösungen und Kundenservices, individuelle Erlebnisse sowie einfache und flexible Prozesse in den Mittelpunkt. Sie sind Voraussetzung für eine langfristige Kundenbeziehung.

Das Kundenspektrum der Lufthansa Group reicht von Privat- und Geschäftsreisenden über Unternehmenskunden, wie Logistik- und Speditionsfirmen, bis hin zu Fluggesellschaften sowie Wartungs-, Reparatur- und Überholungs-Dienstleistern. Ergänzt wird das Kundenportfolio durch Flugschulen und Luftfahrtorganisationen, die Trainingslösungen der Lufthansa Group nutzen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die Lufthansa Group legt großen Wert auf den Datenschutz, damit Kundinnen und Kunden fundierte Entscheidungen treffen können und ihre persönlichen Daten dabei geschützt sind. Dies soll das Vertrauen der Kundinnen und Kunden stärken, die Kundenbindung fördern und zur Reduzierung der Kosten im Kundenservice beitragen. Qualitativ hochwertige Informationen sind dabei entscheidend, da Haftungskosten und regulatorische Strafen bei Unfällen oder irreführenden Informationen das Vertrauen und die Loyalität der Kundinnen und Kunden mindern können. Die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden stehen ebenfalls im Fokus der Lufthansa Group. Eine unsachgemäße Handhabung und Wartung der Produkte und Dienstleistungen birgt das Risiko von Verletzungen und Unfällen, die zu Reputationsschäden führen können. Ebenso können inadäquates Produktdesign oder mangelnde Inklusivität durch das hohe Preissegment die Kundenzufriedenheit und das Verkaufsvolumen negativ beeinflusst haben.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Strategie

ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Ansichten, Interessen und Standpunkte sowie Rechte der Kundinnen und Kunden fließen in Form von Rückmeldungen zu den Produkten und Dienstleistungen in die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells der Lufthansa Group ein. Das Produktportfolio wird auf dieser Basis stetig und in



enger Abstimmung mit den Kundinnen und Kunden angepasst. Diese Anpassungen werden beispielsweise im dafür geschaffenen „Co-Creation Hub“ getestet und überprüft. Hierdurch können die Kundinnen und Kunden eine aktive Rolle in der Gestaltung und Weiterentwicklung von Produkten einnehmen. Diese Entscheidungen wirken sich auch auf die Ausarbeitung der Strategie und das Setzen von Schwerpunkten der Lufthansa Group aus. So passt die Lufthansa Group ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell an die Rückmeldungen und das Verhalten ihrer Kundinnen und Kunden sowie an technologische Fortschritte an. [➔ ESRs 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger.](#)

Zudem setzt sich die Lufthansa Group für die Achtung der Menschenrechte ein und strebt an, diese im Zusammenhang mit ihrem operativen Geschäft, den Lieferanten und Kundinnen und Kunden zu schützen. Die Grundlage des Handelns bilden unter anderem entsprechend anerkannte internationale Standards wie zum Beispiel die Internationalen Menschenrechtsabkommen der UN und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Weitere Ausführungen hierzu finden sich unter [➔ G1-1 – Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewusstes Handeln.](#)

ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Potenzielle Auswirkungen sowie Risiken ergeben sich durch Produktdesign und Dienstleistungsangebote. Die Lufthansa Group sieht potenzielle negative Auswirkungen bei gewissen Produkten und Dienstleistungen, die die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden beeinträchtigen können. Dazu zählen das Catering sowie Fehlfunktionen etwaiger Produkte beziehungsweise Dienstleistungen.

Um Sicherheitsrisiken bei Produkten oder Dienstleistungen zu vermeiden, stellt die Lufthansa Group ein internes Handbuch für Verfahrensanweisungen bereit. Dieses Handbuch

adressiert insbesondere die Einhaltung der internen Verhaltensregeln und Verfahrensanweisungen in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, Personensicherheit sowie Schutz von Kindern. Damit verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, eine verantwortungsbewusste Nutzung ihrer Produkte und Dienstleistungen zu gewährleisten und Standards für alle Mitarbeitenden zu etablieren. Die Lufthansa Group betrachtet den gleichberechtigten Zugang zu Produkten und Dienstleistungen sowie den Schutz vor Diskriminierung als zentrale Elemente verantwortungsvoller Unternehmensführung. Als global agierende Airline-Gruppe können potenzielle negative Auswirkungen entstehen, wenn einzelne Kundengruppen durch physische Einschränkungen, sozioökonomische Barrieren oder mangelnde digitale Zugänglichkeit benachteiligt werden.

Wettbewerbsvorteile erlangen durch Ausrichtung an Kundenwünschen

Bedeutende Chancen sieht die Lufthansa Group darin, ihr Geschäftsmodell an Kundenwünschen auszurichten, um Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Dazu können beispielsweise Kundenrückmeldungen oder strukturelle Analysen von Verkaufs- und Kundendaten genutzt werden, um Einblicke in das Passagierverhalten zu erlangen sowie Trends und Muster abzuleiten. Diese Erkenntnisse fließen in die Entwicklung zielgerichteter Angebote und personalisierter Empfehlungen ein, die zu einer Steigerung der Einnahmen beitragen können. Darüber hinaus ermöglichen die gewonnenen Erkenntnisse Prozess- und Produktverbesserungen, die Weiterentwicklung von Treueprogrammen sowie die Förderung der Nachfrage nach Reisen in höherwertigen Kabinenklassen, wie der Premium Economy-, Business- und First-Class.

Datenschutz, Privatsphäre und Sicherheit von personenbezogenen Daten sind Kundenvorteile

Als Basis einer vertrauensvollen Geschäftsbeziehung möchte die Lufthansa Group die persönlichen Daten ihrer Kundinnen und Kunden schützen. Die Nichteinhaltung von Datenschutzgesetzen, wie zum Beispiel der deutschen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), sowie die Gefährdung der Kundensicherheit werden als Risiken betrachtet, da Geld-

strafen, Sanktionen und Reputationsschäden entstehen können. Im Hinblick auf den Datenschutz sieht die Lufthansa Group ein Risiko in Cyber-Angriffen, das durch die fortschreitende Digitalisierung zunimmt.

Chancen werden in vertrauensvollen Geschäftsbeziehungen gesehen, die auf etablierten Datenschutzpraktiken und einer damit einhergehenden Kundenzufriedenheit basieren. Mit ihrem Informationssicherheitsmanagement im Rahmen der Konzern-Datenschutzrichtlinie strebt die Lufthansa Group einen systematischen und nachhaltigen Schutz von Informationen an, unter Berücksichtigung operativer und wirtschaftlicher Aspekte. Ziel ist es, Informationen vor Manipulationen, unerlaubten Zugriffen und Verlust zu schützen und ein wirksames Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Das erforderliche Maß der Informationssicherheit richtet sich nach dem Schutzbedarf der zu verarbeitenden Informationen und, unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, nach verfügbaren, zukunftssicheren Technologien.

Lufthansa Group engagiert sich für Gesundheitsschutz und Sicherheit der Kundinnen und Kunden

Die Produkte und Dienstleistungen der Lufthansa Group können die Gesundheit und Sicherheit ihrer Kundinnen und Kunden über alle Kundengruppen hinweg gefährden. Sie können im Kontext einer mangelhaften Wartung, Bordverpflegung oder Hygiene stehen. Risiken sieht die Lufthansa Group in Pandemien oder Krankheitsausbrüchen, da diese sowohl das Passagieraufkommen als auch die in den Flugzeugen umzusetzenden Gesundheitsprotokolle beeinflussen können. Als Chance betrachtet das Unternehmen die Einführung und Einhaltung strenger Gesundheits- und Sicherheitsstandards sowie die klare Kommunikation darüber an die Kundinnen und Kunden, um das Vertrauen der Fluggäste zu stärken. Dies trägt zur Kundenloyalität bei, da sich die Fluggäste sicher und gut informiert fühlen.



Lufthansa Group unterstützt Familien und Menschen mit Behinderung

Die Lufthansa Group sieht sowohl Risiken als auch Chancen im Umgang mit Familien und Menschen mit Behinderung. Risiken sind in einem Anstieg der Betriebskosten aus neuen oder sich ändernden weltweiten Vorschriften zum Schutz dieser Gruppen zu sehen, während Chancen in der gezielten Berücksichtigung der Bedürfnisse von Familien und Menschen mit Behinderungen gesehen werden. Durch die Entwicklung und Bereitstellung bedarfsgerechter Dienstleistungen beachtet die Lufthansa Group, die Kundenzufriedenheit zu steigern und neue Marktpotenziale zu erschließen.

Der Lufthansa Group ist bewusst, dass gerade Familien mit Säuglingen und Kleinkindern auf Flugreisen besonderen Herausforderungen ausgesetzt sind. Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben daher spezielle Sicherheitsmaßnahmen implementiert. Dazu gehören gesetzlich vorgeschriebene Spezialgurte und Sitze mit zusätzlichen Sauerstoffmasken an Bord sowie die von Lufthansa Group freiwillig bereitgestellten Babyschalen auf Langstreckenflügen. Für allein reisende Kinder bietet die Lufthansa Group zudem ergänzende Betreuungsangebote an, die die Sicherheit und das Wohlbefinden der Kinder an Bord unterstützen sollen.

Zur Unterstützung von Familien, insbesondere solchen, die mit kleinen Kindern reisen, bieten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group familienfreundliche Dienstleistungen an, wie beispielsweise einen vorrangigen Einsteigevorgang für Familien, Unterhaltungsangebote für Kinder an Bord und spezielle Mahlzeiten. Diese Angebote sollen nicht nur zum Schutz der Kinder beitragen, sondern gleichzeitig das Reiseerlebnis für Familien mit kleinen Kindern angenehmer gestalten und so zu einer Steigerung der Kundenzufriedenheit beitragen.

Zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung bietet die Lufthansa Group neben den regulären Prozessen zusätzliche Verfahren an. Dazu zählen eine spezielle Unterstützung beim Einsteigevorgang sowie ein leichter Zugang zu digitalen Informationen über Internet-

seiten oder IT-Anwendungen. Durch barrierefreie Benutzeroberflächen, erhöhte Schriftgrößen, Kontraste sowie eine vereinfachte Navigation wird die Nutzung der Anwendungen erleichtert. Im Berichtsjahr veranstaltete die Lufthansa Group zum ersten Mal eine Konferenz unter dem Titel „Accessibility Conference“ in Frankfurt am Main. Ziel der Konferenz war es, das Reiseerlebnis für Menschen mit Behinderungen zu erleichtern. Initial trafen sich Mitglieder unterschiedlicher Verbände und Repräsentanten der Lufthansa Group, um sich über die aktuellen Erfahrungen entlang der Reisekette auszutauschen und Verbesserungen zu besprechen; sie vereinbarten eine engere Zusammenarbeit. Diese soll den Grundstein für zukünftige Produktentwicklungen legen, die die besonderen Bedürfnisse von Passagieren mit Behinderungen berücksichtigen.

Zusätzlich traten Lufthansa Airlines und SWISS im Berichtsjahr der „Sunflower Initiative“ bei. Diese global wirkende Initiative hat das Ziel, den Umgang mit Menschen mit nicht sichtbaren Behinderungen zu verbessern. Mitarbeitende der Lufthansa Group an den Drehkreuzen der Lufthansa Group in Frankfurt und München und an Bord der Flugzeuge werden gezielt zur Initiative informiert, um betroffenen Fluggästen durch Wissen um die Initiative ein entgegenkommendes und bewusstes Reiseerlebnis zu bieten und gegebenenfalls proaktiv Unterstützung zu leisten.

Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortungsvoll

Aktivitäten zur Steigerung der Markenbekanntheit und Verkaufsförderungen bergen Risiken für die Lufthansa Group, wenn falsche oder missverständliche Werbebotschaften beziehungsweise nicht zugängliche Produktinformationen das Vertrauen der Kundinnen und Kunden beeinträchtigen oder zu Haftungen und Schadensersatzforderungen führen. Das Unternehmen ist daher bestrebt, in seinen Produktversprechen und Produktangaben wahrheitsgemäße und nicht irreführende Aussagen zu treffen, um das Risiko für Klagen sowie damit verbundene Reputationsschäden zu minimieren.

Angemessene Produktgestaltung birgt Chancen und Risiken

Die Lufthansa Group ist sich bewusst, dass die angemessene Gestaltung von Produkten und Dienstleistungen sowohl negative Auswirkungen als auch Risiken und Chancen mit sich bringen kann. Negativ können sich etwa im Premiumsegment hohe Preise für Flüge und Services der Lufthansa Group auswirken, da sie für benachteiligte Menschen nicht bezahlbar sind und diese ausschließen. Gleichzeitig sind mit dem Premiumangebot sowie der reduzierten Zugänglichkeit und Erschwinglichkeit für bestimmte Kundengruppen finanzielle Risiken im Sinne von Umsatzrückgang und Reputationsschäden verbunden. Auch Passagiere mit eingeschränkter Mobilität und besonderen Bedürfnissen können von negativen Auswirkungen betroffen sein. Wesentliche Auswirkungen ergeben sich dabei aus potenziellen Dienstleistungslücken für diese Fluggäste, wie beispielsweise Schwierigkeiten bei der Zugänglichkeit an Flughäfen oder beim Ein- und Aussteigen. Um zudem unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, bietet die Lufthansa Group verschiedene Reiseklassen und Leistungspakete an. Für Fluggäste, die von Verspätungen betroffen sind, bietet die Lufthansa Group entsprechende Services wie Umbuchungsmöglichkeiten oder auch Hotelübernachtungen an.

Um diesen Auswirkungen entgegenzuwirken, arbeitet die Lufthansa Group kontinuierlich daran, einen diskriminierungsfreien und barrierearmen Zugang zu ihren Flug- und Serviceangeboten sicherzustellen. Darunter zählen die Verbesserung der Barrierefreiheit über alle Reiseklassen und Vertriebskanäle hinweg, gezielte Sensibilisierungs- und Schulungsprogramme für Mitarbeitende im Kundenkontakt sowie ein systematisches Monitoring von Kundenrückmeldungen und Beschwerdeverfahren. Mit diesen Ansätzen streben die Passagier-Airlines an, potenzielle Benachteiligungen frühzeitig zu erkennen und zu beheben. Darüber hinaus können sozioökonomische Barrieren durch eine dynamische Preisgestaltung und differenzierte Tarife über die Buchungsklassen hinweg gemindert werden.



Bei der angemessenen Produktgestaltung ist sich die Lufthansa Group bewusst, dass umweltbewusste Verbraucherinnen und Verbraucher zunehmend besorgt über die Auswirkungen des Klimawandels sind und entsprechend höhere Erwartungen an umweltfreundlichere Reisen haben. Die Kundengruppe der Geschäftsreisenden legt besonderen Wert auf die ökologische Bilanz von Unternehmen und auf nachhaltigere Alternativen, auch bei der Wahl ihrer Transportmittel. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, analysiert die Lufthansa Group, wie stark diese Verbraucherinnen und Verbraucher durch Umweltfragen beeinflusst werden und welche Auswirkungen der Klimawandel auf ihre Entscheidungsmuster hat. Dazu gehören auch Bedenken hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes und der allgemeinen Umweltbelastungen, die mit dem Flugbetrieb verbunden sind. Daher bietet die Lufthansa Group ihren Kundinnen und Kunden beispielsweise Informationen zu den Umweltauswirkungen des Fliegens an und entwickelt gezielte Maßnahmen, um diese zu reduzieren. Zu den nachhaltigeren Angeboten zählen unter anderem die „Green Fare“-Tickets sowie der zusätzlich buchbare Produktbestandteil „Sustainable Choice“ von Lufthansa Cargo. [↗ S4-4 – Lufthansa Group bietet Nachhaltigkeitsinitiativen und -angebote für ihre Kundinnen und Kunden an.](#)

Ein unzureichend inklusives oder nicht bedarfsgerechtes Design von Produkten oder Dienstleistungen kann für die Lufthansa Group Risiken bergen. Dazu zählen Reputationschäden, rechtliche Haftungsrisiken sowie potenzielle Umsatzrückgänge infolge eingeschränkter Zugänglichkeit oder mangelnder Erschwinglichkeit für bestimmte Kundengruppen. Ein solcher Verlust an Kundenzufriedenheit und -vertrauen könnte langfristig zu einer Schwächung der Marktposition und zu einem Rückgang der Kundenbindung führen. Daher misst die Lufthansa Group der kontinuierlichen Verbesserung von Barrierefreiheit, Nutzerfreundlichkeit und Servicequalität eine hohe Bedeutung bei.

Zudem bieten Investitionen in digitale Produkte und Dienstleistungen Chancen zur Verbesserung des Kundenerlebnisses sowie der damit einhergehenden Produktgestaltung. Beispiele hierfür sind ein durch künstliche Intelligenz gesteuerter Kundenservice, automatische Flugumbuchungen und eine datengesteuerte Personalisierung.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S4-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern

Der Lufthansa Group ist bei ihrem Handeln die Wertschätzung von Menschen wichtig, unabhängig von nationaler und ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Das Unternehmen wendet sich konsequent gegen jede Art der Diskriminierung und hat dies in einer Grundsatzerklärung verankert.

[↗ S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.](#)

Zu den Zielen der Lufthansa Group gehören die Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit ihrer Kundinnen und Kunden sowie die umfassende Sicherstellung des Schutzes personenbezogener Daten. Beide Aspekte sind fest im Code of Conduct verankert. [↗ G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung.](#)

Durch die konsequente Einhaltung globaler Datenschutzvorschriften und das integre Handeln der gesamten Lufthansa Group beabsichtigt das Unternehmen, diese Standards umzusetzen. Relevante Informationen hierzu sind auf der Website der Lufthansa Group frei zugänglich. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird kontinuierlich überwacht und vom Vorstand der Lufthansa Group aktiv gefördert und vorgelebt. [↗ G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung.](#)

Konzernrichtlinie dient dem Datenschutz bei der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group möchte digitale Technologien verantwortungsvoll für alle Kundinnen und Kunden einsetzen und den Schutz aller personenbezogenen Kundendaten gewährleisten. Dabei erfolgt die Umsetzung auf Basis der Konzern-Datenschutzrichtlinie. Diese Richtlinie zielt darauf ab, die Privatsphäre der Kundinnen und Kunden zu wahren und die Sicherheit ihrer Daten sicherzustellen. Dabei sollen nicht nur die geltenden Datenschutzverordnungen eingehalten, sondern auch zusätzliche regulatorische Anforderungen berücksichtigt werden. Die Richtlinie gilt für alle Bereiche der Lufthansa Group und ist für alle Mitarbeitenden verfügbar. Sie wurde vom Vorstand der Lufthansa Group verabschiedet, der in höchster Instanz für diese verantwortlich ist. [↗ G1-1 – Datenschutz ist bei der Lufthansa Group konzernweit geregelt.](#)

Lufthansa Group engagiert sich aktiv für den Schutz und die Betreuung der Fluggäste

Im Geschäftsbereich der Passagier-Airlines der Lufthansa Group steht die Sicherheit der Fluggäste an oberster Stelle. Flugrisiken, die für Kundinnen und Kunden durch den Betrieb der Lufthansa Group Airlines entstehen können, sollen minimiert werden. Darüber hinaus möchten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group ihre Fluggäste vor Bedrohungen von außen schützen. So werden zum Beispiel die Flugzeuge nach den geltenden Vorschriften gesichert, wenn keine Besatzung an Bord ist. Dies umfasst umfassende Zugangskontrollen mittels elektronischer Sicherheitssysteme, die Unterbringung der Flugzeuge in gesicherten Bereichen sowie die Ausstattung sensibler Bereiche mit Sicherheitsverriegelungen und Plomben, die einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen werden.

Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst die Passagier-Airlines der Lufthansa Group. Das Unternehmen hat umfassende Konzepte implementiert, die die Bedürfnisse bestimmter Passagiergruppen berücksichtigen. Auf diese Weise möchte die Lufthansa Group auch deren Sicherheit gewährleisten. Im Fokus stehen dabei Kinder sowie Menschen mit



Behinderung. Für diese Gruppen hält die Lufthansa Group bestimmte Serviceangebote bereit, wie unter anderem ausgewiesene Sitzplätze. Wenn unbegleitete Minderjährige an Bord der Flugzeuge sind, werden sie während des gesamten Flugs von qualifizierten Betreuungspersonen begleitet. Zum Umgang mit unbegleiteten Minderjährigen oder Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität liegen detaillierte Vorgaben vor, die über die Buchungssysteme und vom Bodenpersonal sowie von den Flugbesatzungen der Lufthansa Group umgesetzt werden. Die Verantwortung für dieses Konzept liegt beim Vorstand der Lufthansa Group.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group unternehmen Anstrengungen, um die Kommunikation basierend auf Kundenpräferenzen und dem Reiseverlauf für ihre Kundinnen und Kunden zu personalisieren. Dazu gehören maßgeschneiderte Angebote, Reisevorschläge und Treueprämien, die über verschiedene Kanäle kommuniziert werden. Die Verarbeitung von Kundendaten zur Personalisierung erfolgt stets unter Einhaltung der geltenden Datenschutzbestimmungen und mit der ausdrücklichen Einwilligung der Kundinnen und Kunden.

Darüber hinaus folgt die Lufthansa Group weiteren internationalen Rahmenwerken, die auch für ihre Kundinnen und Kunden gelten, wie etwa der Resolution der International Air Transport Association (IATA) zur Bekämpfung von Menschenhandel und dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte. Die IATA-Resolution basiert auf dem Palermo-Protokoll, das das Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität ergänzt. Die Lufthansa Group hat hierzu einen mit den Behörden abgestimmten Meldeprozess für Verdachtsfälle von Menschenhandel implementiert. Eine Mitteilung getroffener Maßnahmen an die Lufthansa Group seitens der Behörden erfolgt dabei nicht. [↗ S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette.](#)

Lufthansa Technik verfolgt konkrete Managementansätze für Firmenkunden

Lufthansa Technik hat Managementansätze etabliert, um das Sicherheitsmanagement des Unternehmens zu stärken, potenzielle Haftungsrisiken zu minimieren und regulatorische Sanktionen zu vermeiden, die aus produkt- oder servicebezogenen Unfällen, aus Verletzungen aufgrund unzureichender Kundeninformationen oder aus irreführenden Angaben entstehen können. Die Leistungen von Lufthansa Technik sind speziell auf die Anforderungen von Firmenkunden ausgerichtet, wobei die Einhaltung aller rechtlichen und luftfahrtrechtlichen Vorgaben oberste Priorität hat. Ziel ist es, in allen Segmenten und Geschäftsbereichen einen konsistenten und qualitativ hochwertigen Service zu gewährleisten.

Ein integriertes Managementhandbuch bietet einen Überblick über das prozessorientierte, integrierte Managementsystem der Lufthansa Technik. Es richtet sich an alle Mitarbeitenden, Führungskräfte, Behörden und Firmenkunden. Darin sind unter anderem Prozesse definiert, die sicherstellen sollen, dass die Vertriebsabteilung von Lufthansa Technik in Übereinstimmung mit den Kundenanforderungen und Qualitätsstandards arbeitet. Für die Umsetzung ist der Vorstand der Lufthansa Technik verantwortlich.

Die wichtigsten Verfahren sind in die Ergänzungen der Luftfahrtbehörde und dem dazugehörigen Dokumentationssystem eingebettet. Diese Systeme und Richtlinien sind für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Technik sowie für die im integrierten Managementhandbuch genannten verbundenen Unternehmen, also weltweite Niederlassungen, Tochtergesellschaften und Beteiligungen an Unternehmen im In- und Ausland der Lufthansa Technik AG, verbindlich. Damit wird das Ziel verfolgt, eine konsistente Qualität der Dienstleistungen zu gewährleisten und den Firmenkunden die notwendigen Informationen über die Zuverlässigkeit und Sicherheit dieser Dienstleistungen bereitzustellen.

Dieser Ansatz soll Risiken minimieren und sicherstellen, dass alle Endnutzerinnen und Endnutzer mit den Informationen ausgestattet sind, die sie für einen sicheren und effektiven Umgang mit den Produkten und Dienstleistungen von Lufthansa Technik benötigen. In allen Bereichen werden Maßnahmen ergriffen, die auf klar definierten Prozessen, Vorgaben, Richtlinien und Handbüchern basieren. Dazu zählen regelmäßige Schulungen, das Arbeiten nach festgelegten Standards sowie die Anwendung und kontinuierliche Überprüfung von Checklisten. Diese Maßnahmen werden fachbereichsspezifisch umgesetzt, wobei sie an die jeweiligen Anforderungen und Besonderheiten angepasst sind.

S4-2 – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen

Die Lufthansa Group engagiert sich für einen Dialog mit Kundinnen und Kunden, Lieferanten, Behörden sowie der Öffentlichkeit und nimmt dabei interne und externe Impulse auf. Diese können dazu beitragen, Sicherheits- und Qualitätsstandards weiter zu verbessern. Innerhalb der Lufthansa Group betreut der Bereich Customer Journey die Maßnahmen rund um die Kundenerlebnisse der Passagier-Airlines. Die höchste Instanz, die die operative Ausführung dieser Verfahren und der Kundenerlebnisse verantwortet, ist der Chief Commercial Officer der Passagier-Airlines.

Lufthansa Group nutzt vielfältige Kommunikationskanäle, um die Kundenbindung zu stärken

Die Lufthansa Group steht mit ihren Kundinnen und Kunden über verschiedene Kanäle im Austausch, so beispielsweise über Callcenter, per E-Mail, im Live-Chat, über soziale Medien oder die Website sowie bei den Passagier-Airlines persönlich an den Flughäfen. Mit Blick auf eine proaktive Kommunikation können die Mitarbeitenden der Passagier-Airlines ihre Kundinnen und Kunden nach einem Flug kontaktieren, um Rückmeldungen einzuholen. Dies soll dazu beitragen, den Service und die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Die Teilnahme an diesen Umfragen ist freiwillig. Kundinnen



und Kunden können den Erhalt von Umfrageanfragen ablehnen. Dieser Prozess ist im Code of Conduct der Lufthansa Group verankert.

Geschäftsfelder der Lufthansa Group haben weitere spezifische Kommunikationskanäle etabliert

Bei Lufthansa Cargo erfolgt die Mehrzahl der Kundenkontakte mit Spediteuren. Zwischen diesen Firmenkunden und Lufthansa Cargo werden im Rahmen von Verkaufs- und Beratungsgesprächen wichtige Geschäftsinformationen ausgetauscht. Dies erfolgt im Wesentlichen durch Vertriebs- und Servicemitarbeitende, über digitale Kanäle, wie eigene Internetseiten oder externe Plattformen, über Servicepartner oder auch auf Industriemessen. Lufthansa Cargo informiert ihre Firmenkunden kontinuierlich und unterjährig über aktuelle Themen des Unternehmens auch in Form von Newslettern, die vom Vorstand von Lufthansa Cargo versendet werden.

Lufthansa Technik nutzt darüber hinaus Kundenausschreibungen, regelmäßige Treffen, Besprechungen, Konferenzen, Messen und Besuche der Firmenkunden vor Ort, um mit Kundinnen und Kunden zu interagieren und ein Verständnis für ihre Bedürfnisse zu erlangen. Wenn erforderlich, gehen auch die zuständigen Vertriebsleitungen auf die Kunden zu. Abhängig vom jeweiligen Produkt gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Kundenkontaktpunkte. Lufthansa Technik bewertet zudem kontinuierlich die Effektivität der Zusammenarbeit mit ihren Firmenkunden. So soll sichergestellt werden, dass ihre Bedürfnisse und Erwartungen erfüllt werden. Bei der Teilnahme an einer Ausschreibung sind die Vertriebsleitenden dafür verantwortlich, dass so viele Kundenwünsche wie möglich berücksichtigt werden. Dabei halten sie sich an die Richtlinien, die im integrierten Managementhandbuch und anderen relevanten Dokumenten festgelegt sind, und berücksichtigen auch die aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen.

Lufthansa Systems steht zwar nicht in direktem Kontakt mit Verbraucherinnen und Verbrauchern, berücksichtigt jedoch deren Interessen und Bedenken über die Zusammenarbeit mit ihren Firmenkunden.

So bietet das Unternehmen etwa Kontaktmöglichkeiten im Rahmen des Servicemanagementprozesses. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Produktdienstleistungen, wie beispielsweise Anfragen zu Änderungen oder zum Service. Jedoch haben die Firmenkunden hier auch die Möglichkeit, alle Themen ihrer Endnutzerinnen und Endnutzer anzusprechen und Fragen zu stellen. Zudem können in Treffen, Besprechungen, Konferenzen, Messen oder persönlich bei der jeweiligen Ansprechperson Anliegen adressiert werden.

Bei Lufthansa Aviation Training fungiert die Vertriebsabteilung als Bindeglied zwischen dem Unternehmen und den Kundinnen und Kunden. Die Zusammenarbeit erfolgt durch zuständige Mitarbeitende, die einen zugewiesenen Kundenstamm durch schriftliche Korrespondenz oder persönlichen Austausch betreuen. Dies erfolgt in regelmäßigen Abständen, mindestens aber quartalsweise. Bei Ad-hoc-Anliegen geschieht dies umgehend mit den zuständigen Vertriebsmitarbeitenden. Ziel ist es, langfristige vertrauensvolle Beziehungen zu den Kundinnen und Kunden aufzubauen und deren Zufriedenheit sicherzustellen. Daraus resultiert ein Rahmenvertrag, der eine flexible Grundlage für eine langfristige Geschäftsbeziehung ermöglicht.

Kundenzufriedenheit wird bei den Passagier Airlines durch verschiedene Instrumente erhoben

Zur Analyse des Kundenerlebnisses und der Kundenbedürfnisse setzen die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf verschiedene Instrumente. Alle auf diese Weise erhaltenen Kundeninformationen werden anonym analysiert. Neben der monatlichen Social-Media-Analyse und dem kontinuierlichen Austausch mit Premium-Kundinnen und -Kunden wird das sogenannte „Passenger Satisfaction Tracking“ (PST) durchgeführt. Dabei werden monatlich mehr als 30.000 Kundenrückmeldungen gesammelt, um Kenntnisse über das Reiseerlebnis entlang der gesamten Reisekette zu erlangen. Der dabei genutzte Fragebogen wurde mit unterschiedlichen Fachbereichen entwickelt und wird regelmäßig angepasst. Auf diese Weise können bei den Kundinnen und Kunden spezifische Trends identifiziert werden, aus denen sich bei

Bedarf Maßnahmen ableiten lassen. Hierbei werden Kundinnen und Kunden der Passagier-Airlines, die einer Kontaktaufnahme zustimmen, drei Tage nach dem Flug zu ihrer Reiseerfahrung kontaktiert und auf diese Weise eingebunden.

Zusätzlich zu direkten Rückmeldungen nach einem Flug haben die Passagier-Airlines durch den PST-Prozess eine Möglichkeit zur Bestimmung des Net Promoter Score (NPS) etabliert. Dieser bemisst die Weiterempfehlungsrates der Kundinnen und Kunden und wird im Rahmen des PST durch die Passagier-Airlines genutzt, um aus geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit abzuleiten. Die Ergebnisse aus der NPS-Befragung sollen zusätzlich dafür verwendet werden, um die aktuelle Kundenzufriedenheit transparent darzustellen und Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Im Firmenkundenbereich führt das Produktmanagement der Passagier-Airlines weltweit kontinuierlich Umfragen zu Produktwünschen und Verbesserungen durch. Die Erhebungen erfolgen über das Jahr hinweg in Form von Telefoninterviews mit den Firmenkunden. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Befragungen werden systematisch ausgewertet, um die Produkte gezielt an die Bedürfnisse und Erwartungen der Kundinnen und Kunden anzupassen. In diesem Prozess ist als höchste Instanz der Chief Commercial Officer der Passagier-Airlines verantwortlich, der als Stimmberechtigter eingebunden ist, um etwaige Entscheidungen zu Anpassungen von Produkten zu treffen.

Die Passagier-Airlines nutzen zusätzlich zum NPS die eigens gegründete Online-Plattform „Co-Creation Hub“. Diese Plattform dient als zentraler Ort für den Austausch von Ideen und die Entwicklung zukunftsweisender Lösungen. Sie ermöglicht eine Zusammenarbeit zwischen internen und externen Anspruchsgruppen, die anstrebt gemeinsam Produkte und Services zu entwickeln und zu testen, die den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden gerecht werden.

Kundinnen und Kunden werden durch Befragungen, Workshops oder Interviews in die Produktentwicklungsprozesse eingebunden. Im Berichtszeitraum wurde der „Co-Creation



Hub“ für Projekte genutzt, die sowohl digitale als auch operative Innovationen umfassen. Zugang zu dieser Plattform haben alle Interessierten, auch Nicht-Kunden können partizipieren. Zudem wurden interessierte Statuskundinnen und Statuskunden zu Veranstaltungen der Lufthansa Group eingeladen, um ihre Perspektiven und Ideen einzubringen. Diese Initiativen haben zum Ziel, die Produktentwicklung noch kundenzentrierter zu gestalten und die Kundenerfahrung zu verbessern. Besonders hervorzuheben ist die Einbindung von Partnerunternehmen, Start-ups und universitären Einrichtungen, die zu einer dynamischen und vielseitigen Ideenfindung führen sollen.

Technik und Cargo haben Prozesse zur Analyse von Kundenfeedback etabliert

Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo verfügen über jeweils eigene Prozesse zur Erhebung des Net Promoter Score (NPS), um die Kundenzufriedenheit systematisch zu erfassen und zu verbessern. Bei Lufthansa Technik erfolgt die Erhebung zweimal jährlich durch den Vertrieb, der kriterienbasiert ausgewählte Kunden kontaktiert und um Rückmeldungen bittet. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen nicht nur der klassischen NPS-Berechnung, sondern bilden auch die Grundlage für konkrete Verbesserungsmaßnahmen. Ziel ist es, das Kundenerlebnis ganzheitlich zu stärken, die Zufriedenheit nachhaltig zu erhöhen und die Kundenbindung gezielt auszubauen.

Auch das Customer Experience Team von Lufthansa Cargo führt in regelmäßigen Abständen Umfragen durch. Diese zielen darauf ab, Rückmeldungen zur Kundenzufriedenheit und zu weiteren relevanten Themen einzuholen. Über das Customer-Relationship-Management Tool (CRM) wird einmal im Quartal eine Umfrage per E-Mail verschickt, um den NPS von Lufthansa Cargo zu messen. Alle zwei Jahre führt Lufthansa Cargo darüber hinaus eine umfangreichere Umfrage durch, die sich auf Aspekte wie Servicequalität, Kundenzufriedenheit, Verbesserungsvorschläge, Effizienz und das Beschwerdemanagement konzentriert. Dafür werden die Firmenkunden von einer externen Agentur telefonisch oder per E-Mail kontaktiert, um detaillierte Meinungen

und Rückmeldungen einzuholen. Ergänzend dazu führen kundenverantwortliche Mitarbeitende bei Lufthansa Cargo persönliche Telefonate mit Firmenkunden, bei denen im Rahmen derer Erfahrungswerte aktuelle Anliegen und mögliche Verbesserungen besprochen werden. Diese Ansprachen werden vom Customer Experience Council, den kundenverantwortlichen Mitarbeitenden sowie den Abteilungsleitungen von Lufthansa Cargo betreut. Hinzu kommen fallbezogene Rückmeldungen nach Abschluss von Kundenservicefällen aus den Bereichen Transportunregelmäßigkeiten und Services sowie Claims & Complaints. So soll eine umfassende Unterstützung und Koordination in allen relevanten Bereichen sichergestellt werden. Auf Basis der durchgeführten Umfragen werden strukturelle Probleme identifiziert und konkrete Handlungsbedarfe und Maßnahmen abgeleitet. Diese fließen unter anderem in das Qualitätsmanagement, den Kundenservice und in Produkthanpassungen bei Lufthansa Cargo ein.

Lufthansa Group fördert Transparenz bei Kundinnen und Kunden über Umweltauswirkungen

Um die Wünsche der Firmenkunden nach einer CO₂-Reduzierung im Zusammenhang mit Flugreisen sowie ihre Zahlungsbereitschaft zu ermitteln, führte der Vertrieb der Lufthansa Group im Berichtsjahr zahlreiche Interviews und Umfragen durch. Im Ergebnis zeigte sich eine höhere Zahlungsbereitschaft in Europa im Vergleich zu anderen Regionen. Dies ist unter anderem auf die Einführung der EU-Taxonomie und die Regulierung der CSRD zurückzuführen. Erkenntnisse über die Relevanz von flugbedingten CO₂-Emissionen für Firmenkunden wurden dabei durch Kundenrückmeldungen, Marktanalysen und direkte Gespräche gewonnen. Während des Buchungsvorgangs von Produkten, die einen Beitrag zur CO₂-Einsparung durch den Einsatz von SAF oder die Unterstützung von Klimaschutzprojekten enthalten, werden Verbraucherinnen und Verbraucher über die Wirkungsweise ihrer Beiträge informiert, um somit die Transparenz zu erhöhen. Damit verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, die Akzeptanz und Nutzung solcher Produkte zu steigern. Ebenfalls erfolgt ein Austausch mit Firmenkunden, der die Transparenz der positiven Umweltauswirkungen durch SAF beziehungsweise der negativen

Umweltauswirkungen von fossilem Kerosin verbessern soll. Diese Auswirkungen werden in den Verkaufspräsentationen beschrieben. Die Produkte werden mit Marketingbannern, Verkaufspräsentationen, Webcasts und Werbung in verschiedenen digitalen Medien beworben. Zudem diskutiert die Lufthansa Group mit Unternehmen anderer Branchen darüber, wie der Einsatz von SAF erhöht werden kann. [↗ E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten](#). Um die Inanspruchnahme von nachhaltigeren Produkten zu messen, verwendet die Lufthansa Group ein Berichtssystem. Firmenkunden haben Zugang zu einem monatlichen Bericht, um die erzielten CO₂-Einsparungen einzusehen. Zudem händigt die Lufthansa Group offizielle CO₂-Zertifikate aus. Die Leistung wird mit Vertriebsmitarbeitenden der Lufthansa Group und der Einkaufsabteilung des jeweiligen Firmenkunden besprochen. Werden individuelle Ziele bei der Nutzung nachhaltigerer Produkte nicht erreicht, wird erörtert, welche Maßnahmen dabei helfen, ihre Nutzung zu erhöhen. Außerdem werden negative Effekte auf Firmenkunden, die durch Rückmeldungen an den Vertrieb herangetragen wurden, durch individuelle Maßnahmen abgemildert.

Zudem strebt die Lufthansa Group an, dass mit dieser Transparenz während des Buchungsprozesses Firmenkunden in ihren Richtlinien für Geschäftsreisen die Nutzung von Produkten mit Beitrag zur CO₂-Reduzierung durch den Einsatz von SAF oder die Unterstützung von Klimaschutzprojekten bevorzugen. Dies verantwortet in höchster Instanz der Chief Commercial Officer. So könnten mehr dieser Tarife für Geschäftsreisen verkauft werden. Setzen Firmenkunden eine solche Reiserichtlinie um, wird dies Teil des Firmenvertrags zwischen der Lufthansa Group und dem jeweiligen Firmenkunden. Damit wird angestrebt, mehr Firmenkunden dazu zu motivieren, einen Firmenvertrag mit der Lufthansa Group zur Nutzung der genannten Produkte abzuschließen. Bei Lufthansa Cargo ist eine CO₂-Transparenz ebenfalls im Buchungsprozess ersichtlich oder es kann auf Kundenanfrage ein Emissionsbericht erstellt werden.



Die Lufthansa Group hat den Anspruch, Barrieren für Kundinnen und Kunden zu vermeiden

Die firmenkundenspezifischen Unternehmen der Lufthansa Group, wie Lufthansa Systems, Lufthansa Cargo oder Lufthansa Technik, haben in keinem ihrer Geschäftsbereiche besonders gefährdete oder marginalisierte Kundinnen und Kunden identifiziert. Die Lufthansa Group möchte sicherstellen, dass für marginalisierte Gruppen, darunter Menschen mit Behinderungen oder Kinder, keine Barrieren bei der Teilnahme an Flügen bestehen. Dies gilt auch für die Trainingsprogramme von Lufthansa Aviation Training, sofern eine Einstufung als flugtauglich durch die zuständigen luftfahrtrechtlichen Behörden vorliegt. Das Ziel ist es, die Zugänglichkeit und Inklusion in den Angeboten der Lufthansa Group umfassend zu fördern.

S4-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können

Beschwerdeverfahren sollen Lufthansa Group über etwaige menschenrechts- oder umweltbezogene Verstöße informieren

Die Lufthansa Group hat ein zentrales Beschwerdeverfahren etabliert, um sie im Konfliktfall über menschenrechtliche und ökologische Auswirkungen oder Verletzungen von Standards innerhalb der Lufthansa Group oder ihrer Zulieferer zu informieren. Die Verfahrensordnung der Lufthansa Group soll sicherstellen, dass jede Beschwerde sorgfältig behandelt wird, wobei Vertraulichkeit, Datenschutz und rechtlich geschützte Interessen gewahrt werden sollen. Jede Person kann Menschenrechts- oder Umweltauswirkungen oder -verstöße durch die Lufthansa Group oder ihre unmittelbaren Zulieferer melden. Hinweisgebende können auch Kundinnen und Kunden der Lufthansa Group sein. Die Hinweise können per E-Mail, über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder über eine externe Ombudsperson gemeldet werden.

[↗ S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können.](#)

Auch jenseits von Menschenrechts- und Umweltauswirkungen oder den oben genannten Beschwerdekälen können Kundinnen und Kunden der Lufthansa Group ihre Bedenken zu den Produkten und Dienstleistungen der Lufthansa Group äußern, beispielsweise in schriftlicher Form, etwa per E-Mail, über die Website oder telefonisch über die Callcenter. Kundinnen und Kunden erhalten dabei eine Ticketnummer, die von den Mitarbeitenden der Lufthansa Group für die weitere Bearbeitung verwendet wird. Zudem besteht die Möglichkeit, Beschwerden über die Website oder durch das Ausfüllen eines dort verfügbaren Fragebogens einzureichen. Die Wirksamkeit und Zugänglichkeit der Kanäle für Verbraucherinnen und Verbraucher wird regelmäßig von der Lufthansa Group überprüft. Auch während des Buchungsvorgangs können Kundinnen und Kunden jederzeit eine Nachricht an die Lufthansa Group senden. Die entsprechenden Kanäle dafür sind im Internet verfügbar. Firmenkunden können zudem Beschwerde über ihre Kontaktpersonen im Vertrieb der Lufthansa Group einreichen. In diesem Fall erfolgt, auf Basis der jeweiligen Unternehmen und Ansprechperson ein eigener Prozess.

Die Lufthansa Group strebt durch ergänzende Maßnahmen an, die Vertrauensbildung und Zugänglichkeit zum Beschwerdeverfahren zu erhöhen. So stehen den Hinweisgebenden mehrsprachige Meldekanäle sowohl digital als auch telefonisch zur Verfügung, um eine barrierefreie und einfache Einreichung von Beschwerden zu erzielen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Hinweise anonym abzugeben, um den Schutz der Identität von Betroffenen oder Hinweisgebenden zu gewährleisten.

Die Lufthansa Group legt besonderen Wert auf Transparenz im Verfahren. Der Ablauf, die Zuständigkeiten sowie die Kommunikation zu Rückmeldungen werden beschrieben und sollen nachvollziehbar gestaltet werden. Die mit der Bearbeitung betrauten Personen werden geschult, um einen fairen, diskriminierungsfreien und sensiblen Umgang mit Beschwerden anzustreben.

Um die Wirksamkeit verfolgen zu können und die kontinuierliche Verbesserung des Systems zu erzielen, erfolgt ein strukturiertes Monitoring über Art, Anzahl und Bearbeitungsstatus der eingegangenen Beschwerden. Diese Auswertung zielt darauf ab, die fortlaufende Optimierung der Prozesse und das Vertrauen der Stakeholder in das Beschwerdeverfahren der Lufthansa Group zu stärken.

Geschäftsfelder nutzen weitere spezifische Beschwerde und Meldekanäle

Kunden von Lufthansa Cargo haben bei Beschwerden die Möglichkeit, über die Website sowie telefonisch oder per E-Mail Kontakt zum Beschwerdemanagement aufzunehmen. Anfragen, die an die zuständige regionale Kontaktperson aus dem Vertrieb, telefonisch oder per E-Mail, herangetragen werden, werden von ihr an das Beschwerdemanagement weitergegeben – insbesondere, wenn es sich um Themen handelt, die eine strukturelle Lösung oder tiefergehende Recherche erfordern und nicht vom Vertrieb beantwortet werden können. Die Lufthansa Group ist bestrebt, eingehende Anfragen unter Berücksichtigung der geltenden Datenschutzrichtlinie zu behandeln, mit dem Ziel, den Schutz der betroffenen Personen vor potenziellen Vergeltungsmaßnahmen zu wahren. Kunden von Lufthansa Cargo mit wiederholten Compliance-Verstößen werden entsprechend gekennzeichnet und von weiteren Geschäftsaktivitäten ausgeschlossen.

Lufthansa Technik hat über die allgemeinen Beschwerdekälen der Lufthansa Group hinaus weitere spezifische Kanäle eingerichtet, über die Firmenkunden ihre Anliegen und Bedürfnisse kommunizieren können. So möchte das Unternehmen gewährleisten, dass die Anliegen seiner Kunden schnell, zuverlässig und transparent bearbeitet werden. Jedes produktbezogene Anliegen, wie beispielsweise Fragen zu Lieferzeiten oder Qualitätsabweichungen etwa bei Design- oder Produktionsfehlern, wird von einer Ansprechperson als erstem Kontaktpunkt entgegengenommen und anschließend manuell in ein System übertragen, das die Anliegen kategorisiert und zur Bearbeitung an die zuständige Abteilung



weiterleitet. So soll sichergestellt werden, dass Rückmeldungen zeitnah und gründlich erfolgen. Lufthansa Technik möchte die Verfügbarkeit dieser Kanäle in ihren Geschäftsbeziehungen durch eine offene Kommunikation und transparente Prozesse unterstützen. Richtlinien und Programme werden beispielsweise in Form des integrierten Managementhandbuchs an alle Mitarbeitenden und relevanten Anspruchsgruppen kommuniziert. Herausgeber des Handbuchs ist die Abteilung Quality Management. Für die Umsetzung ist der Vorstand der Lufthansa Technik verantwortlich, wobei dieser operativ durch den Vice President Quality Management vertreten wird. Das Handbuch bietet klare Verhaltensstandards und beschreibt Prozesse zur Förderung von Integrität und Compliance. Durch diese Prozesse wird darauf abgezielt, die Sicherheitskultur zu fördern und dass alle Beteiligten die ethischen Standards verstehen sowie umsetzen können.

Lufthansa Technik verfolgt und überwacht aufgeworfene und behandelte Fragen durch das interne Meldewesen und Sicherheitsuntersuchungen. Sowohl arbeitsbezogene Fehler als auch beobachtete Vorfälle und Gefahren sieht das Unternehmen als Chance, um seine Systeme und Prozesse zu verbessern. Vor diesem Hintergrund wendet Lufthansa Technik die Prinzipien der „Just Culture“ an. Das bedeutet, dass alle Meldungen – auch anonyme – vertraulich behandelt und nur zur Verbesserung der Sicherheitsleistung verwendet werden. Fehler, die auf einer sicherheits- und regelkonformen Einstellung beruhen, werden nicht bestraft und ohne Schuldzuweisungen gemeldet. Schwere Missachtungen von Risiken oder beruflicher Verantwortung werden jedoch nicht toleriert und führen zu entsprechenden individuellen Maßnahmen. Lufthansa Technik möchte eine ordnungsgemäße Untersuchung gemeldeter Vorfälle sicherstellen und die Ergebnisse bei der Urteilsfindung berücksichtigen.

Bei Lufthansa Aviation Training haben die Trainingsteilnehmenden im Beschwerdefall die Möglichkeit, einen Bericht über das Sicherheits-, Qualitäts- und Risikomanagementsystem IQSMS einzureichen. Dieser kann auch anonym abgegeben werden. Es wird zwischen „General Report“ und „Flight Safety Related Report“ unterschieden. Im „General Report“ können beispielsweise Probleme mit der Kommunikation oder dem Datenschutz sowie medizinische Notfälle oder Belästigungen gemeldet werden. Im „Flight Safety Related Report“ können Vorfälle gemeldet werden, die bei der Durchführung von Flügen Auswirkungen auf die Luftsicherheit haben könnten, wie etwa falsch trainierte Verfahren sowie Trainingsdokumentationen oder Trainingsgeräte, die nicht den Vorgaben entsprechen. Die Bearbeitung der Berichte erfolgt über einen Arbeitsablauf im System. „General Reports“ werden an die Qualitätsmanagerinnen und -manager übermittelt, „Flight Safety Related Reports“ erhalten die Sicherheitsbeauftragten zur weiteren Bearbeitung. Die Berichte werden monatlich von den Verantwortlichen der Trainingsabteilungen ausgewertet. Aufgenommene Maßnahmen werden im System hinterlegt und den entsprechenden Personen zugeordnet. Der Bearbeitungsstand soll damit jederzeit nachvollziehbar gemacht werden. Kunden von Lufthansa Systems haben bei Beschwerden über die allgemeinen Beschwerdekkanäle der Lufthansa Group hinaus die Möglichkeit, über das interne Instrument trackspace Fragen oder Beschwerden einzureichen sowie über die Website, telefonisch, per E-Mail oder auch persönlich Kontakt zum Service oder Account Management aufzunehmen und dort Fragen oder Beschwerden zu platzieren. Alle gemeldeten Themen werden zwischen Servicemanagement und Produktorganisation besprochen und überwacht, um mögliche Maßnahmen zu ergreifen.

S4-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Nachhaltiges und verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln ist ein integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie der Lufthansa Group. Die Lufthansa Group sieht sich in der Pflicht, einen Mehrwert für Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende sowie Investorinnen und Investoren zu schaffen und ihrer Verantwortung gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft gerecht zu werden.

Risikomanagement bei der Lufthansa Group berücksichtigt Risiken in Bezug auf Verbraucherinnen und Verbraucher

Die Lufthansa Group nutzt einen strukturierten Risikomanagementprozess, um notwendige und angemessene Maßnahmen als Reaktion auf tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher zu bestimmen. Dieser umfasst die Identifizierung von Risiken, die Bewertung ihres Schweregrads und die Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um sie zu mindern oder zu beseitigen. Wesentliche Elemente sind hierbei unter anderem die direkte Kommunikation, um Bedenken sofort anzusprechen, regelmäßige Treffen, um aufkommende Probleme zu bewerten, und die Einbeziehung der Industrie, um Feedback zu sammeln.

Die Lufthansa Group hat Ressourcen bereitgestellt, um die wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit Verbraucherinnen und Verbrauchern zu managen. Ein Beispiel hierfür sind die Tätigkeiten in den Bereichen Corporate Communications, wo ein gesonderter Fokus auf den Umgang mit Reputationsrisiken gelegt wird. Hierbei erfolgt eine regelmäßige Risikoüberwachung durch die tägliche Auswertung von Presseberichten und die Beobachtung von Beiträgen in sozialen Medien in enger Abstimmung mit dem Bereich Corporate



Communication. Auch Anfragen von Presse und Medien werden sorgfältig bewertet und beantwortet. Zur Risikosteuerung setzt die Lufthansa Group auf klare Kommunikationsregeln sowie einen Social-Media-Leitfaden. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist der Umgang mit Haftungsrisiken. Hierbei legt das Unternehmen unter anderem im Standardvertrag eine klare und strikte Haftungsbegrenzung fest. Eine Abweichung davon wird in der Kalkulations-/Vollmachtenrichtlinie geregelt. Dies dient dazu, potenzielle Risiken für das Unternehmen zu minimieren.

Die Lufthansa Group verfolgt und bewertet die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen und Initiativen, indem sie Leistungsindikatoren, wie den Umsatz, überwacht, Verbraucherrückmeldungen einholt und regelmäßige Bewertungen durchführt. So soll sichergestellt werden, dass die gewünschten Ergebnisse für Kundinnen und Kunden erzielt werden.

Lufthansa Group ergreift Maßnahmen, um negativen Auswirkungen vorzubeugen

Die Lufthansa Group hat bereits in der Vergangenheit dem Management wesentlicher Auswirkungen spezifische Ressourcen, wie Personal und Technologien, zugewiesen und strebt dies auch mittel- und langfristig an. Im Bereich Gesundheit und Sicherheit erfolgt dies durch die Sicherheitsabteilung. Zudem strebt die Lufthansa Group durch die Förderung unterschiedlicher Technologien zur weiteren Entwicklung von SAF an, potenziell negative Auswirkungen in der Produktgestaltung zu reduzieren.

Ansatz des Unternehmens, im Falle von wesentlichen negativen Auswirkungen Abhilfe zu schaffen oder dazu beizutragen, orientiert sich an den Grundsätzen, die im Code of Conduct und in der Compliance-Richtlinie der Lufthansa Group festgelegt sind. Darin werden die Verpflichtungen zur Einhaltung ethischer Geschäftspraktiken, zur Gewährleistung der Einhaltung rechtlicher Standards und zum Schutz der Interessen aller Beteiligten dargelegt. Dies spiegelt sich unter anderem

im aktiven Management der Gesundheit und Sicherheit der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Endnutzerinnen und Endnutzer wider, das in der Schutz- und Sicherheitsrichtlinie konkretisiert wird. [➔ G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung.](#)

Die Lufthansa Group ergreift Maßnahmen, die darauf abzielen, wesentliche negative Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher durch verantwortungsvolle Praktiken in den Bereichen Marketing, Vertrieb und Datennutzung zu verhindern. Wenn Abwägungen zwischen der Abmilderung negativer Auswirkungen und dem geschäftlichen Druck getroffen werden müssen, haben das Wohl der Kundinnen und Kunden und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften Vorrang.

Die Lufthansa Group strebt an, dass die Verfahren für die Bereitstellung von Abhilfemaßnahmen im Falle wesentlicher negativer Auswirkungen zugänglich und wirksam sind. Über verschiedene Kanäle können Anspruchsgruppen ihre Bedenken äußern. [➔ S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können.](#)

Explizite weiterführende Maßnahmen im Bereich des Endkundengeschäfts sowie des Unternehmensgeschäfts, um positive soziale Auswirkungen hervorzubringen, ergreift die Lufthansa Group nicht.

Lufthansa Technik und Lufthansa Aviation Training haben zusätzliche Maßnahmen definiert

Lufthansa Technik hat im Einklang mit seinem umfassenden Qualitätsmanagementsystem für alle Mitarbeitenden verpflichtende Schulungsprogramme eingeführt. Sie sollen sicherstellen, dass die Mitarbeitenden gut gerüstet sind, um mögliche negative Auswirkungen ihrer Tätigkeit in Bezug auf das Produktdesign zu erkennen, zu verhindern und zu beheben.

Bei Lufthansa Aviation Training sind für den Fall einer negativen Auswirkung im Trainingsprozess, wie etwa dem Ausfall eines Trainingsgeräts, des Instructors/der Instructorin oder einer Trainingsteilnehmerin oder eines Trainingsteilnehmers, spezifische Prozesse und Maßnahmen definiert, die auch in Zukunft fortgeführt werden. Sollten während des Trainings Unregelmäßigkeiten auftreten, können die Teilnehmenden dies direkt über das Trainingsgerät melden. Die Meldung wird registriert und gemeinsam eine individuelle Lösung erarbeitet. Zusätzlich stehen Mitarbeitende als Ansprechpersonen vor Ort zur Verfügung, die die operativen Vor- und Nachbereitungen der Trainings durchführen. Gemeinsam mit den zentralen Ansprechpersonen werden geeignete Maßnahmen evaluiert und in Abstimmung mit den Kundinnen und Kunden umgesetzt. Die Ansprechperson ist dafür verantwortlich, dass die Prozesse umgesetzt werden und die weitere Zusammenarbeit trotz der negativen Auswirkung nicht gefährdet ist.

Verbesserung von Kundenservice, Datenschutz und Sicherheitsstandards soll Risiken verringern

Die Lufthansa Group möchte wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Verbraucherinnen und Verbrauchern durch die Verbesserung des Kundenservice und des Datenschutzes sowie durch die Einhaltung von Sicherheitsstandards verringern. Die Effektivität wird durch Überwachung, Rückmeldungen und Audits verfolgt. So soll eine kontinuierliche Verbesserung gewährleistet werden. Je nach Geschäftsmodell der Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group werden Maßnahmen zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbraucherinnen und Verbrauchern geplant und umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise die Verbesserung des Kundenerlebnisses, der Ausbau digitaler Services und die Förderung von Nachhaltigkeitsinitiativen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, langfristiges Wachstum und Kundenzufriedenheit zu fördern. Im Berichtsjahr wurden bei der Lufthansa Group die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen über folgende Maßnahmen adressiert:



Datenschutz- und Schulungsmaßnahmen sollen Sicherheit der Kundendaten gewährleisten

Die Lufthansa Group strebt an, die Einhaltung des Datenschutzes sowie die Sicherheit der Kundendaten in Bezug auf die DSGVO sicherzustellen. Im Rahmen unternehmensweiter Schulungen, die sowohl spezifische Kundendaten als auch allgemeine Datenschutzthemen umfassen, sollen alle Mitarbeitenden gezielt sensibilisiert werden. Diese verpflichtenden Schulungen werden webbasiert und fortlaufend über das gesamte Jahr angeboten, um kontinuierlich das Bewusstsein für den sicheren Umgang mit Daten zu fördern. Sie müssen von den Mitarbeitenden jährlich absolviert werden. Die Schulungsmaßnahme soll fortlaufend über die folgenden Jahre im Rahmen der Sensibilisierung weiterhin durchgeführt werden. Über ein Monitoring sollen eine vollständige Teilnahme aller Mitarbeitenden und der erfolgreiche Abschluss der Schulung gewährleistet werden. Die Mitarbeitenden der Lufthansa Group zählen zu den zentralen Anspruchsgruppen, die durch diese Maßnahmen für einen verantwortungsvollen Umgang mit sensiblen Daten ausgebildet werden sollen. Die Lufthansa Group möchte die personen- beziehungsweise kundenbezogenen Daten schützen, um die Sicherheit der Kundinnen und Kunden zu gewährleisten und gleichzeitig die Kundenerfahrung nachhaltig zu verbessern. Seit 2004 setzt die Lufthansa Group API-Daten (Advance Passenger Information) ein, die vorab an Sicherheits- und Einreisebehörden übermittelt werden. Dies dient der Effizienz der Abfertigung bei den Passagierkontrollen und der Sicherheit der Passagiere. Zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen, kann die PST-Umfrage zum Einsteigeprozess durchgeführt werden. API-Daten umfassen wichtige Informationen, wie Name, Geburtsdatum, Staatsangehörigkeit und Reisepassdaten, die ausschließlich für die vorgeschriebenen Zwecke genutzt werden. Dabei beachten die Unternehmen die Vorgaben der DSGVO.

Medizinisches Training erhöht die Sicherheit an Bord

Als Teil des umfassenden Sicherheitsmanagements wird das Flugpersonal der Lufthansa Group in Erster Hilfe geschult, für den Fall, dass Fluggäste mit medizinischen Problemen an

Bord Hilfe benötigen. Die Lufthansa Group bietet zudem seit 2006 das Programm „Doctor on Board“ an und wird dies auch in Zukunft weiterführen. Es ist speziell auf Ärztinnen und Ärzte ausgerichtet, die bei medizinischen Notfällen während des Flugs Unterstützung leisten können. Ziel dieses Programms ist es, die medizinische Versorgung an Bord zu verbessern, um so den Gesundheitsschutz der Passagiere zu sichern. Ärztinnen und Ärzte, die am Programm teilnehmen, können sich auf freiwilliger Basis registrieren lassen und sind im System der Lufthansa Group erfasst. In einem medizinischen Notfall an Bord können die Flugbegleitenden gezielt die Hilfe dieser Ärztinnen oder Ärzte in Anspruch nehmen.

Zertifizierte Simulatoren der Lufthansa Aviation Training erfüllen gesetzliche Anforderungen

Lufthansa Aviation Training setzt qualifiziertes Personal ein und nutzt zertifizierte Simulatoren. So soll sichergestellt werden, dass die lizenzerhaltenden und sicherheitsrelevanten Schulungen alle gesetzlichen Anforderungen des Luftfahrtbundesamts und der European Union Aviation Safety Agency erfüllen. Ziel ist es, das Personal an Bord optimal auf den Flugeinsatz vorzubereiten, Risiken im Flugbetrieb vorzubeugen und gleichzeitig den Gesundheitsschutz sowie die Sicherheit der Passagiere zu verbessern. Durch geschultes Personal wird angestrebt, die gesetzten Standards der Lufthansa Group und die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten. In den Rahmenverträgen stellt das Unternehmen dar, wie die Haftungsfrage im Schadensfall geregelt ist.

Lufthansa Group bietet Nachhaltigkeitsinitiativen und -angebote für ihre Kundinnen und Kunden an

Der Lufthansa Group sind die Auswirkungen durch den Betrieb ihres Geschäftsmodells in Hinblick auf die Emission von Treibhausgasen, insbesondere von CO₂-Emissionen, bewusst. Um die durch den Betrieb von Flugzeugen verursachten CO₂-Emissionen zu senken, investiert die Lufthansa Group in neue treibstoffeffizientere Flugzeuge, optimiert den Flugbetrieb, um Treibstoff zu sparen, und verwendet SAF.

Für umweltbewusste Fluggäste bietet die Lufthansa Group nachhaltigere Reiseoptionen an. Dabei wird angestrebt, die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden in Bezug auf eine angemessene Produktgestaltung sowie Bewerbung der Produkte zu berücksichtigen. Seit August 2019 können alle Fluggäste freiwillig einen Beitrag zur CO₂-Einsparung in Höhe ihrer geschätzten individuellen flugbezogenen CO₂-Emissionen durch den Einsatz von SAF oder globale Klimaprojekte leisten, um damit den Umweltschutz zu fördern. Diese Funktionalität wurde zunächst unter der Marke „Compensaid“ durch den Lufthansa Innovation Hub eingeführt und wurde in der Zwischenzeit in die Buchungsplattformen der Lufthansa Group integriert. [➤ S4-2 – Lufthansa Group fördert Transparenz bei Kundinnen und Kunden über Umweltauswirkungen.](#)

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group Möglichkeiten für Privatkunden geschaffen, über die Buchung eines speziellen Tarifs zur Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks beizutragen. Diese sogenannten „Green Fares“ kombinieren den Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen mit einem Beitrag zu hochwertigen Klimaprojekten in Höhe der geschätzten individuellen flugbezogenen CO₂-Emissionen. Für Kontinentalverbindungen innerhalb Europas bietet die Lufthansa Group eine Verteilung von 20 % SAF und 80 % Klimaschutzprojekten sowie ein damit verbundenes Prämiensystem an. Seit Dezember 2024 sind „Green Fares“ auch auf Interkontinentalverbindungen verfügbar mit einer Verteilung von 10 % SAF und 90 % Klimaschutzprojekten. Neben der Buchung der „Green Fares“ und den Beiträgen zur CO₂-Einsparung während der Buchung stehen Kundinnen und Kunden weitere Möglichkeiten zur Leistung eines Beitrags zur Reduzierung der Klimawirkung des Fliegens zur Verfügung. Hierzu zählen unter anderem der „PlanetBlu“-Tarif von Eurowings, Beiträge während des Flugs über das Bordunterhaltungssystem auf Flugzeugen von Lufthansa Airlines, Austrian Airlines, SWISS und Discover Airlines, die Nutzung der Applikation „Mindfulflyer“ für Teilnehmende des Lufthansa Group Loyalitätsprogramms „Miles & More“ sowie ein nachträglicher Beitrag zur CO₂-Einsparung über die Eingabe des Buchungscodes auf den Websites der Lufthansa Group.



Auch für Firmenkunden bietet die Lufthansa Group Angebote zur Reduktion des CO₂-Fußabdrucks. Firmenkunden können in nachhaltige Flugkraftstoffe investieren, um CO₂-Emissionen im Umfang ihrer Dienstflüge zu reduzieren. Die Lufthansa Group bietet hier diverse Produkte an, die nachhaltige Flugkraftstoffe als Paketform anbieten: „Partner Plus Benefit“, „Bulk Deals“ oder „Corporate Value Fund“. Darüber hinaus bietet die Lufthansa Group Firmenkunden flugbezogene Produkte an: die „Corporate Value Fares“ mit Beiträgen in Klimaschutzprojekten in Höhe von 100 % der flugbezogenen CO₂-Emissionen sowie die „Sustainable Corporate Value Fares“, die sich auf den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe fokussieren und individuell auf die Bedürfnisse einzelner Firmenkunden zugeschnitten sind. Firmenkunden haben außerdem über den Vertrieb und über eine Kundenplattform den gleichen Zugang zu Produkten, die sich primär an Privatkundinnen und -kunden richten. Die Informationen über die Investitionen sind vertraulich und nur dem Firmenkunden selbst und der Lufthansa Group zugänglich.

Der zusätzlich buchbare Produktbestandteil „Sustainable Choice“ bietet auch Kunden von Lufthansa Cargo die Möglichkeit, Beiträge zur Reduzierung der Klimawirkung künftiger Flüge durch den Einsatz von nachhaltigem Flugkraftstoff (SAF) und die Unterstützung von Klimaschutzprojekten in Höhe der durch den Lufttransport geschätzten CO₂-Emissionen zu leisten. Für einen Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen in Höhe einzelner Luftfrachttransporte stehen fünf Optionen zur Verfügung, die sich in der Kombination aus SAF und einem Beitrag zu hochwertigen, zertifizierten Klimaschutzprojekten unterscheiden. Es ist geplant, ab Frühjahr 2026 das Angebot auf drei Optionen zu vereinheitlichen: „Small“, mit einer Verteilung von 10 % SAF und 90 % Klimaschutzprojekten, „Medium“, mit einer Verteilung von 30 % SAF und 70 % Klimaschutzprojekten sowie „Large“ mit einer Verteilung von 60 % SAF und 40 % Klimaschutzprojekten. Auch soll „Sustainable Choice“ nahtlos über die Online-Buchungskanäle zur Buchung des Luftfrachtbriefs hinzugefügt werden können. So soll das Angebot kontinuierlich an die Kundenanforderungen angepasst werden. Darüber hinaus bietet Lufthansa Cargo

ihren Kunden individuelle Großmengenverträge, sogenannte „Bulk-Agreements“ für SAF- und Klimaschutzprojekte an.

Die Lufthansa Group hat das Ziel, die Aufmerksamkeit für Produkte für nachhaltigeres Fliegen zu steigern und ihre Akzeptanz zu erhöhen. Von einigen Nichtregierungsorganisationen werden diese jedoch teilweise als „Greenwashing“ angesehen. Im Berichtsjahr führte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ein Verfahren gegen die Deutsche Lufthansa AG mit dem Vorwurf irreführender Werbung. Darin hat die DUH vorgetragen, dass die Airline durch bestimmte Ausführungen auf ihrer Website Kundinnen und Kunden irreführend über die CO₂-Kompensationswirkung von Klimaschutzprojekten informiert habe. Die Klage der DUH gegen die Deutsche Lufthansa AG war in erster Instanz am Landgericht Köln für die DUH erfolgreich; die Deutsche Lufthansa AG hat Berufung eingelegt. Eine weitere Klage des Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV) gegen die Lufthansa Group Airline Eurowings zu einem ähnlichen Sachverhalt wurde in erster Instanz von Landgericht Düsseldorf zugunsten der Eurowings abgewiesen. Im daraufhin angestrebten Berufungsverfahren wurde der VZBV-Klage teilweise stattgegeben. Die entsprechenden Formulierungen auf Webseiten der Lufthansa Group Airline Eurowings wurden entsprechend angepasst. Darüber hinaus war die Lufthansa Group neben 15 weiteren Airlines an einem Dialog mit dem Consumer Protection Cooperation Network (CPC) beteiligt, das sich mit der Ausgestaltung und Kommunikation von umweltbezogenen Aussagen durch Fluggesellschaften befasste. Ziel war die Prüfung, ob entsprechende Formulierungen den europäischen Vorgaben zu Verbraucherschutz und Transparenz entsprechen. Im Zuge dessen hat sich die Lufthansa Group bereit erklärt, ihre Kommunikation gegenüber Kundinnen und Kunden an einigen Stellen anzupassen, um Transparenz und Klarheit weiter zu erhöhen. Die Lufthansa Group strebt eine umfassende und informative Kommunikation an, um für die Kundinnen und Kunden der Lufthansa Group Airlines die Vorteile der individuellen Beiträge zur Reduzierung der Klimawirkung zukünftiger Flüge und der geförderten Klimaschutzprojekte nachvollziehbar machen zu können.

Die Lufthansa Group verfügt über ein zentrales Team innerhalb der Vertriebsorganisation, das alle erforderlichen Prozesse überblickt, um den freiwilligen Einsatz von SAF zu erhöhen und somit den Einsatz von fossilem Kerosin zu reduzieren. Zudem steht der Einkauf für Flugkraftstoffe in engem Austausch mit Anbietern von SAF, um die steigende Nachfrage und den Bedarf an SAF für die Lufthansa Group zu verhandeln und um sicherzustellen, dass ausreichend SAF zur Verfügung steht. Dabei wird auch berücksichtigt, dass die Nachfrage nach SAF aufgrund gesetzlich verpflichtender Beimischungsquoten voraussichtlich weiter zunimmt, was zu einer grundsätzlichen Verknappung auf dem Markt führen kann.

Ziel der Lufthansa Group ist es, nachhaltigere Produkte für alle Kundensegmente in allen Vertriebskanälen anzubieten. Im Berichtsjahr liegt die Nutzungsrate über alle Angebote und Kanäle hinweg bei rund 5 % (Vorjahr: 4 %) der Tickets. Die Lufthansa Group plant Maßnahmen, um diese Nutzungsrate zu erhöhen.

Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten sollen einvernehmlich gelöst werden

Bei der Lufthansa Group bestehen derzeit keine schweren Menschenrechtsverletzungen in Bezug auf Kundinnen und Kunden.



Kennzahlen und Ziele

S4-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Im Berichtsjahr hat sich die Lufthansa Group keine Ziele mit Blick auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen gesetzt.

Zudem bestehen derzeit keine Prozesse zur Festlegung von Zielen sowie zur Überprüfung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern.

Das Unternehmen strebt an, Kundensicherheit, Servicequalität und angemessene Produktinformationen sicherzustellen. Aufgrund der etablierten Standards und internen Richtlinien wird kein Bedarf für zusätzliche quantitative Zielsetzungen gesehen.

T077 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Soziales

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50a	Gesamtanzahl der Arbeitnehmer und Aufschlüsselung nach Geschlecht	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und ihre Zuordnung auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Maßnahmen geplant, um die Personaldaten auf Basis des Einsatzlandes herunterbrechen zu können
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50a	Gesamtanzahl der Arbeitnehmer und Aufschlüsselung nach Land	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und ihre Zuordnung auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Maßnahmen geplant, um die Personaldaten auf Basis des Einsatzlandes herunterbrechen zu können
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50b	Gesamtzahl nach Personenzahl der Arbeitnehmer mit unterschiedlichen Vertragsarten	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und ihre Zuordnung auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	50c	Gesamtzahl der Arbeitnehmer, die das Unternehmen verlassen haben, und die Quote der Fluktuation	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group und Aufnahme, welche Beschäftigten das Unternehmen verlassen haben. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	60a	Prozent der Arbeitnehmenden, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Erfassung der Daten der Tarifverträge für die Beschäftigten der Lufthansa Group weltweit. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Geringe Unsicherheit, da Tarifvertragsdaten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

T077 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Soziales (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	60b	Prozent der Arbeitnehmenden, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, auf Länderbasis (EWR-Länder)	Erfassung der Daten für die EWR-Länder. Zuordnung der Beschäftigten auf Länderebene basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Geringe Unsicherheit, da Tarifvertragsdaten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	60c	Prozent der Arbeitnehmenden, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, auf Basis von Regionen (außerhalb EWR)	Erfassung der Daten für die Nicht-EWR-Länder. Zuordnung der Beschäftigten auf Basis von Regionen basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Geringe Unsicherheit, da Tarifvertragsdaten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	63a	Prozent der Arbeitnehmenden, die von Arbeitnehmervertretungen abgedeckt sind, auf Länderbasis.	Erfassung der Daten für die EWR-Länder. Zuordnung der Beschäftigten auf Basis von Ländern basierend auf dem Unternehmenssitz. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Geringe Unsicherheit, da eine Übersicht der durch eine Arbeitnehmervertretung abgedeckten Arbeitnehmenden vorliegt bei den einzelnen Gesellschaften	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-9 – Diversitätskennzahlen	66a	Top-Management Geschlechterverteilung nach Anzahl sowie prozentualen Anteil	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group. Dabei ist das Top-Management als LC 1–LC 3 und Vorstand definiert. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-9 – Diversitätskennzahlen	66b	Verteilung der Arbeitnehmer nach Altersgruppen	Erfassung der Beschäftigtendaten der Lufthansa Group. Dabei wurden die Altersschritte im Rahmen der Lufthansa Group im Vergleich zu den ESRS nochmals tiefergehend definiert, siehe dafür die Tabelle „Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen“. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025). Dabei erfolgt dies auf Basis der Personenzahl.	Geringe Unsicherheit, da HR-Daten bei den einzelnen Gesellschaften abgebildet sind	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	88a	Prozentsatz der Arbeitskräfte, die vom Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt sind	Auf Basis einer gruppenweiten Richtlinie sind 100 % der Beschäftigten der Lufthansa Group von einem Managementsystem abgedeckt. Somit muss keine weiterführende Erhebung erfolgen.	Geringe Unsicherheit, da auf Gruppenebene eine Richtlinie vorhanden ist	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	88b	Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Verletzungen und Erkrankungen zurückzuführen sind	Grundlage sind die Datenerhebungen der einzelnen Legaleinheiten im Reporting Scope. Dabei wurden die Begrifflichkeiten genauer definiert und gruppenweit ausgerollt in dieser Form. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Geringe Unsicherheit durch die unterschiedlichen nationalen Gesundheits- und Sicherheitsgesetze sowie deren Auslegung	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig

T077 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Soziales (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	88c	Zahl und Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	Grundlage sind die Datenerhebungen der einzelnen Legaleinheiten im Reporting Scope. Dabei wurden die Begrifflichkeiten genauer definiert und gruppenweit ausgerollt in dieser Form. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Geringe Unsicherheit durch die unterschiedlichen nationalen Gesundheits- und Sicherheitsgesetze sowie deren Auslegung	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-16 Vergütungskennzahlen	97a	Geschlechtsspezifische Verdienstgefälle	Die Datenauswertung basiert auf Daten der Legaleinheiten im Reporting Scope. Dabei werden die Daten unterschiedlichen Mitarbeiterkategorien sowie einzelnen Ländern zugeordnet. Zudem wurde der Begriff „Vergütung“ zentral definiert und auf die Legaleinheiten ausgerollt. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Mittlere Unsicherheit durch eine unterschiedliche Datenerfassung bei den Legaleinheiten. Zudem ist eine einheitliche Definition für das Vergütungsverständnis angegeben, was aufgrund der manuellen Eintragung Fehler bergen kann	Hoch	Keine	Systemanbindungen und IT-Implementierungen zur automatisierten Bereitstellung von Daten über Schnittstellen werden umfassend evaluiert.
S1-16 Vergütungskennzahlen	97b	Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Arbeitnehmenden	Die Datenauswertung basiert auf Daten der Legaleinheiten im Reporting Scope. Dabei werden die Daten des höchstbezahlten Individuums exkludiert für die Berechnung. Zudem wurde der Begriff „Vergütung“ zentral definiert und auf die Legaleinheiten ausgerollt. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Jahresende (Stichtag 31.12.2025).	Mittlere Unsicherheit durch eine unterschiedliche Datenerfassung bei den Legaleinheiten. Zudem ist eine einheitliche Definition für das Vergütungsverständnis angegeben, was aufgrund der manuellen Eintragung Fehler bergen kann	Hoch	Keine	Systemanbindungen und IT-Implementierungen zur automatisierten Bereitstellung von Daten über Schnittstellen werden umfassend evaluiert.
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	103a	Gesamtzahl der im Berichtszeitraum gemeldeten Fälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung	Die Human-Rights-Abteilung erfasst und bewertet gruppenweit relevante Daten durch den Einsatz verschiedener Kommunikations- und Meldesysteme. Dabei erfolgt dies auf Basis der Fälle bis zum Stichtag (31.12.2025).	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	103b	Zahl der Beschwerden, die über Kanäle von den Arbeitskräften des Unternehmens geäußert werden (einschließlich Beschwerdemechanismen)	Die Human-Rights-Abteilung erfasst und bewertet gruppenweit relevante Daten durch den Einsatz verschiedener Kommunikations- und Meldesysteme. Dabei erfolgt dies auf Basis der Fälle bis zum Stichtag (31.12.2025).	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



T077 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Soziales (Fortsetzung)

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	103c	Gesamtbetrag der wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den vorstehend beschriebenen Vorfällen und Beschwerden	Die Datenerfassung erfolgt auf Grundlage der Datenbereitstellung durch die jeweiligen Legaleinheiten. Dabei wurden die relevanten Begriffe zentral definiert und standardisiert ausgerollt, um eine konsistente Erhebung sicherzustellen. Die Datensammlung berücksichtigt sowohl Rechtsstreitigkeiten als auch weitere relevante Aspekte, die den einzelnen Legaleinheiten zugeordnet werden.	Geringe Unsicherheit dadurch, dass die Rechtsschriften direkt an die einzelnen Legaleinheiten adressiert sind und aufgenommen werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	104a	Zahl der schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften	Die Human-Rights-Abteilung erfasst und bewertet gruppenweit relevante Daten durch den Einsatz verschiedener Kommunikations- und Meldesysteme. Dabei erfolgt dies auf Basis der Vorfälle bis zum Stichtag (31.12.2025).	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	104b	Gesamtbetrag der Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit schwerwiegenden Vorfällen in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften	Die Datenerfassung erfolgt auf Grundlage der Datenbereitstellung durch die jeweiligen Legaleinheiten. Dabei wurden die relevanten Begriffe zentral definiert und standardisiert ausgerollt, um eine konsistente Erhebung sicherzustellen. Die Datensammlung berücksichtigt sowohl Rechtsstreitigkeiten als auch weitere relevante Aspekte, die den einzelnen Legaleinheiten zugeordnet werden.	Geringe Unsicherheit dadurch, dass die Rechtsschriften direkt an die einzelnen Legaleinheiten adressiert sind und aufgenommen werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



G1 – Unternehmensführung

Verantwortungsbewusstes Verhalten in Übereinstimmung mit gesetzlichen Vorgaben und international anerkannten Maßstäben sowie unter Achtung der Menschenrechte ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group. Die Lufthansa Group ist davon überzeugt, dass wirtschaftlicher Erfolg nur durch wertorientiertes, integrires und unternehmerisches Handeln zu erreichen ist. Eine von Werten, Integrität und Verantwortungsbewusstsein geprägte Führung der Geschäfte zielt darauf ab, das Vertrauen der Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Investorinnen und Investoren sowie Geschäftspartner in die Gesellschaften der Lufthansa Group langfristig zu stärken.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Die Lufthansa Group sieht sich im Bereich Unternehmensführung und Unternehmenskultur mit verschiedenen Auswirkungen, Risiken und Chancen konfrontiert, die sich aus ihren Geschäftsaktivitäten sowie entlang der Wertschöpfungskette ergeben. Im Fokus stehen dabei insbesondere die Themen Integrität und Compliance, Hinweisgeberschutz sowie ein nachhaltigeres Lieferkettenmanagement.

Unternehmensethik und Korruptionsprävention sind institutionalisiert bei der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group hat identifiziert, dass das Fehlen klarer Leitlinien und Vorgaben zu Korruptions- und Bestechungsstandards das Risiko unethischen Verhaltens von Mitarbeitenden erhöhen und das Bewusstsein für Compliance-Themen schwächen kann. Dies birgt die Gefahr von unfairen Wettbewerbspraktiken, die das Vertrauen in die Integrität des Unternehmens langfristig beeinträchtigen könnten.

Hinweisgeberschutz soll die Identifikation von Fehlverhalten innerhalb des Unternehmens verstärken

Ein effektives Hinweisgebersystem ist ein zentraler Bestandteil der Strategie der Lufthansa Group. Es trägt dazu bei, Fehlverhalten, etwa im Zusammenhang mit Korruption, unsicheren Arbeitsbedingungen oder Umweltverstößen – frühzeitig zu erkennen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. So soll eine Kultur der Transparenz und Verantwortlichkeit gefördert und das Vertrauen der Mitarbeitenden in die Organisation gestärkt werden. Ein unzureichender Hinweisgeberschutz birgt dagegen Risiken in Form von rechtlichen Sanktionen, Reputationsverlust und vermindertem Investorenvertrauen, was sich nachteilig auf die Finanzierungsmöglichkeiten und die Unternehmensleistung auswirken kann.

Lieferkettenmanagement bei der Lufthansa Group

Durch die Anwendung klarer sozialer und ökologischer Auswahlkriterien im Lieferantenmanagement sowie durch regelmäßige Leistungsbewertungen auf Basis des Supplier Code of Conduct zielt die Lufthansa Group darauf ab, dass ihre Geschäftspartner verantwortungsvoll handeln. Dies kann nicht nur zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Umweltschutzes beitragen, sondern auch die Reputation stärken, die Effizienz erhöhen sowie die Resilienz der Lieferketten und die nachhaltige Ausrichtung des Konzerns unterstützen. Gleichzeitig könnte eine unzureichende Umsetzung dieser Standards zu potenziellen Reputations- und Compliance-Risiken führen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group findet sich unter [↗ ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#).

Governance

GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Bei der Lufthansa Group ist der Vorstand verantwortlich für die strategische Ausrichtung und operative Führung des Unternehmens. Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Umsetzung der Unternehmensstrategie und stellt sicher, dass die Interessen der Aktionärinnen und Aktionäre sowie anderer Anspruchsgruppen gewahrt bleiben. Gemeinsam ist es das Ziel dieser Organe, das Unternehmen nachhaltig und verantwortungsbewusst zu führen und somit langfristigen Geschäftserfolg und Innovationskraft zu gewährleisten. Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Lufthansa Group verfügen über entsprechendes Fachwissen in Bezug auf die Unternehmenspolitik. Dies umfasst sowohl die strategische Planung als auch die operative Steuerung, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltige Ausrichtung des Unternehmens zu gewährleisten. Die Expertise dieser Organe erstreckt sich auf verschiedene Bereiche, wie Corporate Governance, Finanzen und Risikomanagement, juristische und menschenrechtliche Compliance sowie auf Markt- und Branchenkenntnisse. Durch eine kontinuierliche Weiterbildung und die Einbeziehung von externem Expertenwissen halten sie sich stets aktuell informiert, um fundierte Entscheidungen zu treffen und die Unternehmenspolitik effektiv zu gestalten. Auf diese Weise soll die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group in einem dynamischen und herausfordernden Umfeld gestärkt werden. Weitere Informationen zum Aufsichtsrat und Vorstand der Lufthansa Group können folgendem Kapitel entnommen werden [↗ ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane](#).



Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Methodik zur Identifizierung von Auswirkungen, Risiken und Chancen ist beschrieben unter [↗ ESRS 2 – Allgemeine Angaben](#).

G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

Ein verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und in ihrer Konzernstrategie verankert. Dies manifestiert sich im Leitgedanken der Lufthansa Group, „Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise zu verbinden“. Für die Lufthansa Group ist wirtschaftlicher Erfolg nur durch ein wertorientiertes und integriertes unternehmerisches Handeln zu erreichen. Dies setzt voraus, dass sich alle Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeitenden jederzeit an geltende Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen halten.

Als Unterzeichner des UN Global Compact (UNGC) ist es der Lufthansa Group wichtig, ihre Geschäftstätigkeit mit den darin niedergelegten international anerkannten Grundsätzen in Einklang zu bringen. Das Unternehmen berichtet darüber im Rahmen seines jährlichen Fortschrittsberichts an den UNGC. Auch Richtlinien zur Korruptions- und Bestechungsbekämpfung der Lufthansa Group stehen im Einklang mit dem UNGC, dessen Antikorruptionsprinzip aus dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption abgeleitet ist.

Lufthansa Group Code of Conduct definiert den Rahmen für integrires und verantwortungsbewusstes Handeln

Der Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Lufthansa Group gibt den Rahmen für ein integrires und verantwortungsbewusstes Handeln vor, innerhalb dessen alle unternehmerischen Entscheidungen zu treffen sind. Die darin enthaltenen Grundsätze umfassen unter anderem die Unternehmensverantwortung für die Gesellschaft und die Umwelt, ein integrires geschäftliches Handeln und die Verantwortung für das Unternehmen und dessen Ressourcen. Damit bildet der Code of Conduct das Fundament des Wertesystems der Lufthansa Group. Er legt zudem Leitlinien fest, die als Orientierung für das Handeln ihrer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden dienen sollen. Der Code of Conduct ist über die Website der Lufthansa Group abrufbar. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>.

Der Code of Conduct behandelt unter anderem die Themen Korruptionsbekämpfung, Umgang mit Interessenkonflikten, fairen Wettbewerb, Außenhandelsbestimmungen, Geldwäschebekämpfung, Insiderinformationen und das Verbot des Insiderhandels. Durch die genannten Themen werden insbesondere die folgenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Lufthansa Group abgedeckt: ethische Unternehmensführung, Schutz von Hinweisgebern bei der Meldung von nicht regelkonformen Verhalten, aktives Management der Lieferanten für Außenhandelsbestimmungen, Sicherung der Lieferketten, Sicherstellung der Geschäftstätigkeit sowie Korruptions- und Bestechungsbekämpfung.

Der Code of Conduct ist für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit verbindlich, unabhängig von ihrer Funktion oder Hierarchie, und bildet somit die Basis für die gelebte Unternehmenskultur. Darüber hinaus definiert er auch die Erwartungen an Geschäftspartner des Unternehmens, einschließlich der Lieferanten. Aufbauend auf diesem Code of Conduct gilt für Lieferanten zusätzlich der Supplier

Code of Conduct der Lufthansa Group. Das Corporate Compliance Office ist für die redaktionelle Koordination des Code of Conduct zuständig, während der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG für die Implementierung verantwortlich ist. Weitere Governance-Funktionen, wie beispielsweise der Konzerndatenschutz, sind neben dem Monitoring auch für die Entwicklung der themenspezifischen Governance-Strukturen – unter anderem durch Richtlinien, Vorgaben und Reporting – verantwortlich. Der Code of Conduct wird an alle Beschäftigten der Lufthansa Group kommuniziert. Darüber hinaus finden regelmäßige Trainings zu dessen Inhalten statt. Die Inhalte des Code of Conduct basieren unter anderem auf international anerkannten Rahmenwerken wie dem UNGC, den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs), den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen sowie auf der Resolution gegen Menschenhandel der International Air Transport Association (IATA).

Interne und externe Hinweisgebende können potenzielle Verstöße gegen Vorgaben des Code of Conduct über verschiedene Kanäle an das Corporate Compliance Office melden. Hinweise zu Menschenrechtsthemen und Diskriminierung gehen direkt beim Menschenrechtsbeauftragten und seinem Team ein. Wenn eine Meldung Compliance-relevant ist, wird sie durch das Corporate Compliance Office mit Unterstützung der Unternehmenssicherheit weiter untersucht.

Lufthansa Group kommuniziert menschenrechtliche Grundsatzserklärung

Mit dem Ziel, die Einhaltung der vielfältigen menschenrechtlichen Anforderungen gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) gegenüber dem eigenen Geschäftsbereich sowie den direkten Lieferanten sicherzustellen, setzt die Lufthansa Group die menschenrechtliche Grundsatzserklärung um.



Die menschenrechtliche Grundsatzerklärung bildet den Rahmen der unternehmensweiten Menschenrechtsstrategie und legt die Erwartungen der Lufthansa Group an die Achtung und den Schutz der Menschenrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette fest. Ziel dieser Erklärung ist es, menschenrechtliche Risiken frühzeitig zu erkennen und ihnen durch geeignete präventive sowie korrigierende Maßnahmen wirksam entgegenzuwirken zu können. Die Umsetzung dieser Anforderungen wird dabei von zwei Teams verantwortet, die jeweils für die steuernde Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben sowie für die operative Integration in die Geschäftsprozesse der Lufthansa Group zuständig sind.

Das Human Rights & Non Discrimination Team koordiniert übergreifend die Aktivitäten der Lufthansa Group in Bezug auf deren menschenrechtliche Verantwortung. Das Group Procurement Team steuert das Risikomanagement mit Blick auf die Lieferkette. Die beiden Teams werden durch Ansprechpersonen aus Fachabteilungen, wie zum Beispiel Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, Human Resources, Compliance und Einkauf, sowie durch Key-Accounts in einzelnen priorisierten Lufthansa Group Gesellschaften unterstützt. Um das Risikomanagement zu überwachen, wurde die Funktion der/des Menschenrechtsbeauftragten im Vorstandsressort „Personal und Infrastruktur“ mit direkter Berichtslinie an den Vorstand geschaffen. Die/der Menschenrechtsbeauftragte informiert den Konzernvorstand in regelmäßigen Abständen und anlassbezogen über die Arbeit der zuständigen Personen. Zur Unterstützung der/des Menschenrechtsbeauftragten und um Kontrollen der Umsetzungsebene durchzuführen, wird die Konzernrevision eingesetzt. Die Konzernrevision prüft regelmäßig die Angemessenheit und Wirksamkeit der Umsetzung. Zudem wurde mit dem Group Human Rights Steering Board ein Lenkungsgremium geschaffen, das Empfehlungen zum Risikomanagement treffen kann. Es besteht unter Vorsitz der/des Menschenrechtsbeauftragten aus den Managementvertretern der Abteilungen Corporate Responsibility, Corporate Compliance, Group Procurement, Corporate Internal Audit und Occupational Safety.

Verbindliche Compliance-Richtlinien gelten für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group

Die Struktur des Compliance Management Systems der Lufthansa Group sowie unter anderem konkrete Regelungen und Richtwerte zur Prävention von Korruption und Bestechung sind in mehreren Compliance-Richtlinien für die Mitarbeitenden der Lufthansa Group vorgegeben, darunter:

- In der Konzern-Compliance-Richtlinie ist etwa der Aufbau des Compliance Management Systems der Lufthansa Group auf Basis des allgemein anerkannten Standards IDW PS980 geregelt. Bestandteile sind zudem die Verankerung einzelner Compliance-Module wie Antikorruption sowie die Beschreibung von Organisationsstruktur, Rollen und Verantwortlichkeiten, Kompetenzen und Mindestanforderungen an die relevanten Compliance-Organen und Funktionen.
- Die Konzernrichtlinie Integrity beinhaltet Vorgaben zur Prävention von Korruption und Bestechung. Sie legt zudem klare Regelungen für den Umgang mit Einladungen und Geschenken, insbesondere gegenüber Amtsträgerinnen und Amtsträgern, sowie für die Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte fest. Die Richtlinie zielt darauf ab, Korruptions- und Bestechungsrisiken zu mindern, die Einhaltung regulatorischer Standards sicherzustellen und die Reputation des Konzerns zu erhalten und zu verbessern.

Die Richtlinien sind für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitende der Lufthansa Group verbindlich. Die Konzernrevision, der Konzern-Compliance-Ausschuss, der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwachen das Compliance Management System einschließlich der Richtlinien.

Der Lufthansa Group Code of Conduct und die Konzern-Compliance-Richtlinie enthalten zudem jeweils einen Passus zur Vermeidung von Vergeltungsmaßnahmen. Ziel ist es, Mitarbeitende vor Benachteiligungen und Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, wenn sie begründete Bedenken melden. Die Lufthansa Group setzt auf einen umfassenden Schutz von Hinweisgebern im Rahmen des etablierten

Hinweisgebersystems. Die Identität von Hinweisgebenden wird streng vertraulich behandelt und nur dann offengelegt, wenn gesetzliche Vorgaben dies zwingend erfordern. Das Unternehmen verfolgt eine Null-Toleranz-Politik gegenüber jeglicher Form von Repressalien. Mitarbeitende, die Verstöße melden, sind ausdrücklich vor Benachteiligungen, disziplinarischen Maßnahmen und Diskriminierung geschützt. Verstöße gegen dieses Vergeltungsverbot werden als Compliance-Verstöße eingestuft und konsequent sanktioniert. Darüber hinaus können Meldungen anonym eingereicht werden, wobei die Lufthansa Group keine Schritte unternimmt, um die Identität der Hinweisgebenden zu ermitteln.

Konzernrichtlinie zur Competition Compliance stärkt wettbewerbsrelevante Themen

Die Competition-Compliance-Konzernrichtlinie der Lufthansa Group wurde entwickelt, um die wettbewerbsrechtlichen Anforderungen im gesamten Konzern effizient umzusetzen und ein rechtmäßiges Verhalten im Wettbewerb zu gewährleisten. Die Richtlinie umfasst klare Verhaltensregeln zu wettbewerbsrelevanten Themen. Ihre Ziele sind, die Einhaltung gesetzlicher Standards zu fördern, den Ruf der Lufthansa Group zu schützen und zu stärken sowie den langfristigen Erfolg der Lufthansa Group zu unterstützen.

Die Verhaltensregeln umfassen Vorgaben für:

- das Verhalten gegenüber Wettbewerbern und Nicht-Wettbewerbern,
- die Teilnahme an Einkaufsgemeinschaften sowie
- das Verhalten in Fällen marktbeherrschender Stellungen.

Die Richtlinie ist für alle Regionen und Länder gültig, in denen die Deutsche Lufthansa AG und ihre direkten sowie indirekten Mehrheitsbeteiligungen tätig sind. Sie richtet sich an wesentliche Organe und Anspruchsgruppen wie Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner, Investorinnen und Investoren sowie die Öffentlichkeit. Allen Mitarbeitenden steht die Richtlinie über das Intranet zur Verfügung.



Ein Überwachungsprozess soll die Einhaltung der Richtlinie sicherstellen. Die Lufthansa Group Konzernrevision sowie ein externer Auditor überprüfen das gesamte Compliance Management System, einschließlich der Richtlinien. Die Richtlinie wurde vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG genehmigt und ist ein fester Bestandteil des Engagements der Lufthansa Group für Compliance und Integrität im Geschäftsalltag.

Konzernrichtlinie zur Anti-Geldwäsche-Compliance gibt verbindliche Vorgaben zur Prävention und Pflichterfüllung vor

Die Anti-Geldwäsche-Compliance-Konzernrichtlinie legt verbindliche Vorgaben fest, mit dem Ziel, Geldwäscherisiken zu erkennen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit zu mindern. Darüber hinaus dient sie der Umsetzung geldwäscherechtlicher Pflichten, soweit diese für die Lufthansa Group bestehen, und trägt damit zur Sicherstellung rechtmäßigen Handelns im Namen der Lufthansa Group bei.

Die Konzernrichtlinie zur Anti-Geldwäsche-Compliance soll ein regelkonformes und transparentes Geschäftsverhalten fördern und zielt darauf ab, einen Beitrag zur nachhaltigen Sicherung der Integrität und des langfristigen Unternehmenserfolgs zu leisten. Die Kernaktivitäten umfassen:

- Grundsätze zur Ermittlung von Umständen, die auf Geldwäscherisiken hinweisen,
- Anforderungen zur Meldung von Verdachtsfällen für Unternehmen, die besonderen Anti-Geldwäsche-Gesetzen unterliegen, sowie
- Richtlinien für den Zahlungsverkehr.

Die Richtlinie gilt in allen Ländern und Regionen, in denen die Deutsche Lufthansa AG und ihre direkten sowie indirekten Mehrheitsbeteiligungen tätig sind. Für Unternehmen, die besonderen Anti-Geldwäsche-Vorschriften unterliegen, wie etwa die Miles & More GmbH aufgrund ihrer Tätigkeit als Güterhandler, können strengere Vorgaben gelten.

Zu den wesentlichen Organen und Anspruchsgruppen zählen Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner, Investorinnen und Investoren sowie die allgemeine Öffentlichkeit. Für Mitarbeitende ist die Richtlinie über das Intranet zugänglich. Die Einhaltung der Richtlinie wird regelmäßig durch die Lufthansa Group Konzernrevision überprüft, um die Wirksamkeit des Compliance Management Systems zu gewährleisten. Die Genehmigung der Richtlinie erfolgt durch den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG und unterstreicht die Bedeutung eines verantwortungsvollen und gesetzestreu Handelns im gesamten Konzern.

Konzernrichtlinie Security definiert Sicherheitsfunktionen im Unternehmen

Die Group Guideline Security der Lufthansa Group dient dem umfassenden Schutz von Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Betriebsabläufen, Vermögenswerten und der Marke. Die Richtlinie basiert auf der Nutzung bewährter Praktiken und Synergien innerhalb der Unternehmensgruppe, wobei risikobasierte und ergebnisorientierte Sicherheitsmaßnahmen stets im Einklang mit den gesetzlichen Anforderungen und Sicherheitsvorschriften stehen. Ein wesentlicher Bestandteil der Richtlinie ist die Unterstützung der Geschäftsprozesse durch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen proaktiven Schutzmaßnahmen und einer effizienten Reaktion auf Sicherheitsvorfälle.

Die Richtlinie ist in den Code of Conduct integriert und definiert die Rollen und Verantwortlichkeiten der Sicherheitsfunktionen innerhalb der Lufthansa Group. Zudem umfasst sie den Auftrag, ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem (SeMS) zu etablieren und weiterzuentwickeln, das konzernweit Sicherheitsstandards und empfohlene Praktiken festlegt. Dadurch soll eine einheitliche Struktur geschaffen werden, die ein hohes und konsistentes Sicherheitsniveau im gesamten Geschäftsbetrieb der Lufthansa Group gewährleistet. Die Richtlinie gibt die strategische Richtung vor und fördert die Harmonisierung der Sicherheitspraktiken innerhalb des Unternehmens.

Die Richtlinie gilt weltweit für alle konsolidierten Konzerngesellschaften der Lufthansa Group und betrifft insbesondere die Mitarbeitenden. Sie ist im Intranet für die Mitarbeitenden der Lufthansa Group einsehbar. Die höchste Instanz der Verantwortlichkeit dieser Richtlinie ist der Konzernbevollmächtigte für Sicherheit, der direkt an den Vorstand berichtet. Zur Verbesserung der Sicherheit innerhalb der Lufthansa Group wurden zwei Ausschüsse eingerichtet, die jeweils durch eigene Geschäftsordnungen geregelt sind und die gemeinsam für eine umfassende Sicherheitsaufsicht und -koordination sorgen: das Corporate Security Committee und das Passenger Airlines Security Committee.

Security Management System soll in allen Bereichen der Lufthansa Group einen hohen Sicherheitsstandard gewährleisten

Das Security Management System (SeMS) der Lufthansa Group ist ein integraler Bestandteil des Code of Conduct und dient der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, der Übernahme bewährter Verfahren sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Managementsystems und der Sicherheitskultur. Es hat das Ziel, einen hohen Sicherheitsstandard in allen Bereichen des Unternehmens zu gewährleisten.

Das SeMS soll Kundinnen und Kunden, Fluggäste, Mitarbeitende sowie die Räumlichkeiten und Vermögenswerte der Lufthansa Group vor unrechtmäßigen Eingriffen schützen. Es dient dazu, den Flug- und Anlagenbetrieb zu sichern, eine optimale Bewältigung sicherheitsrelevanter Situationen zu ermöglichen und negative Folgen solcher Vorfälle zu begrenzen. Darüber hinaus enthält das System klare Anweisungen zu den erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen, um die Umsetzung reibungslos zu gestalten.

Dieses Managementsystem gilt weltweit für alle operativen Bereiche der Lufthansa Group und betrifft insbesondere alle Mitarbeitenden des Konzerns. Für diese ist das SeMS über das Intranet abrufbar. Das Überwachungssystem umfasst ein Qualitätsmanagement sowie Reifegradbewertungen,



die den laufenden Fortschritt und die Einhaltung der Sicherheitsstandards sicherstellen soll. Die höchste Ebene der Freigabe und Aufsicht ist der Konzernbevollmächtigte Sicherheit, der eine direkte Berichtslinie zum Lufthansa Group Vorstand hat.

Konzernrichtlinie Resilienzmanagement soll Resilienz gegenüber äußeren Einflüssen und deren potenzielle Auswirkungen erhöhen

Die Resilience Policy der Lufthansa Group wurde entwickelt, um die Widerstandsfähigkeit des Unternehmens gegenüber zunehmend komplexeren betrieblichen Störungen und plötzlichen Veränderungen zu stärken. Durch ein koordiniertes und harmonisiertes Vorgehen sollen die Effizienz innerhalb der gesamten Unternehmensgruppe erhöht und dabei Synergien genutzt und die Qualität der Arbeitsergebnisse verbessert werden. Die Richtlinie ist ein wesentlicher Bestandteil des Code of Conduct und dient als Schutzschild, um äußeren Einflüssen standzuhalten und deren potenzielle Auswirkungen zu minimieren.

Die Richtlinie bildet die Grundlage für die einheitliche Umsetzung internationaler und nationaler Vorschriften sowie Branchenstandards. Dazu gehören beispielsweise das Network and Information Security 2, das Partner-Informationssystem (PartIS) zur Sicherstellung der IT-Sicherheit und des Datenschutzes, die IATA-Standards sowie nationale Gesetze wie das Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik und der Family Assistance Act des National Transportation Safety Board. Dies beabsichtigt ein koordiniertes Vorgehen bei potenziellen Krisen und gewährleistet die Einführung einheitlicher Strukturen, Prozesse und Methoden, die essenziell für das Management und die Minderung von Krisenauswirkungen sind.

Die Richtlinie gilt weltweit für die Lufthansa Group und ist für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group im Intranet einsehbar und abrufbar. Betroffene Anspruchsgruppen sind primär die Mitarbeitenden der Lufthansa Group. Standards und Initiativen Dritter für Passagier-Airlines, wie die IOSA, werden

in der Richtlinie berücksichtigt, und der Überwachungsprozess erfolgt über das Qualitätsmanagement. Die höchste Instanz für die Umsetzung der Richtlinie im operativen Krisenmanagement ist der Group Emergency Direktor, der direkt an den Lufthansa Group Vorstand berichtet.

Sicherheitsrichtlinie dient der Einhaltung regulatorischer Vorgaben und der Verbesserung der Sicherheitskultur bei der Lufthansa Group

Die Sicherheitsrichtlinie der Lufthansa Group unterstreicht das Bekenntnis des Konzerns zu den höchsten Sicherheitsstandards und stellt Sicherheit stets über operative oder finanzielle Ziele. Klare Zielsetzungen, die Zuordnung von Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen sowie die Integration eines effektiven Risikomanagements in den täglichen Betrieb sind zentrale Elemente dieser Richtlinie.

Die Sicherheitsrichtlinie dient der Einhaltung regulatorischer Vorgaben und der Verbesserung der Sicherheitskultur durch Gefahrenidentifikation und Vorfallanalysen. Ziel ist die Stärkung der operativen Zuverlässigkeit und des Vertrauens der Stakeholder und somit eines sicheren Umfelds für Fluggäste, Besatzungsmitglieder und alle operativen Mitarbeitenden.

Damit jede verantwortliche Sicherheitsmanagerin und jeder verantwortliche Sicherheitsmanager ihre beziehungsweise seine Verantwortung wahrnehmen kann, verpflichtet sich die Lufthansa Group zu Folgendem:

- Entwicklung, Implementierung und kontinuierliche Verbesserung von Sicherheitsstandards, -strategien und -prozessen
- Bereitstellung maßgeschneiderter Sicherheitsschulungen für alle Mitarbeitenden entsprechend ihrer Rolle
- Sicherstellung der angemessenen und zeitgerechten Informationsbereitstellung innerhalb des Konzerns
- Entwicklung und Förderung einer Sicherheitskultur, die sich durch sichere Praktiken und effektive Kommunikation auszeichnet

- Nutzung von Risikomanagement- und Gefahrenidentifikationsinstrumenten für fundierte Managemententscheidungen
- Erfüllung und – wo notwendig – Übererfüllung gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen
- Sicherstellung der Verfügbarkeit geschulter und qualifizierter Fachkräfte für die Umsetzung von Sicherheitsstrategien
- Messung und kontinuierliche Verbesserung der Sicherheitsleistung durch die Anpassung von Sicherheitszielen und -standards
- Sicherstellung, dass externe Systeme und Dienstleistungen die Sicherheitsstandards der Lufthansa Group erfüllen

Die Sicherheitsrichtlinie soll alle sicherheitsrelevanten Aktivitäten innerhalb der luftrechtlichen Betriebsgenehmigungen für die Passagier-Airlines der Lufthansa Group abdecken. Sie ist weltweit gültig. Die Perspektiven der Anspruchsgruppen wurden in enger Abstimmung mit dem Group Safety Committee, dem Safety Manager Committee und dem Compliance Monitoring Management Committee integriert.

Die Richtlinie und die damit verbundenen Prozesse stehen den Mitarbeitenden der Lufthansa Group über interne Kommunikationsplattformen sowie durch die virtuelle oder persönliche Teilnahme an Ausschüssen zur Verfügung. Die Überwachung erfolgt durch das Sicherheitsmonitoring der Lufthansa Group und ist bei dem Vorstand der Lufthansa Group, einschließlich des Group Safety Committee und des Group Safety Pilots, verankert.

Die Sicherheitsrichtlinie bildet die Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitsstandards bei der Lufthansa Group.

Lufthansa Group Safety Management System zielt auf einheitliche Standards für Lufthansa Group Airlines ab

Die Lufthansa Group verpflichtet sich im Rahmen ihrer Sicherheitsrichtlinie zu einem transparenten und effizienten Management ihrer Sicherheitsprozesse. Ein zentrales Element ist das Lufthansa Group Safety Management System (SMS),



das auf einheitliche Standards und eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Lufthansa Group Airlines sowie mit zentralen Funktionen der Lufthansa Group abzielt.

Das Lufthansa Group Safety Management System basiert auf verbindlichen Unternehmensrichtlinien, etablierten Prozessen zur Kostenverteilung und der Verantwortung der einzelnen Airlines für die Steuerung von Risiken und die Durchführung von Sicherheitsmanagementprozessen. Dabei werden sicherheits- und Compliance-relevante Informationen proaktiv und transparent geteilt. Unterstützung in Form von Ressourcen oder Fachwissen wird auf Anfrage bereitgestellt.

Das Lufthansa Group Safety Management System deckt zahlreiche sicherheitsrelevante Themen ab, darunter:

- Sicherheitsrichtlinie und Leitbild
- Identifikation und Management wesentlicher Risiken
- Verknüpfung von Gruppensicherheitsprozessen und den Prozessen einzelner Passagier-Airlines
- Audits und Compliance-Monitoring
- Sicherheitsforschung und -entwicklung
- Risikomanagement, einschließlich Fatigue Risk Management und Operational Risk Evaluation
- Sicherheitsförderung durch Schulungen, Kommunikation und Management von Anspruchsgruppen

Die Verantwortung für die Sicherheitsmanagementprozesse liegt beim Group Safety Committee, unterstützt durch den Konzernsicherheitspiloten, den Konzernbevollmächtigten für Safety and Compliance Monitoring Management und Security and Crisis Management. Die Einhaltung der Sicherheitsstandards wird kontinuierlich durch das Lufthansa Group Safety Monitoring überprüft. Die Entwicklung und Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien erfolgt unter Einbeziehung relevanter Anspruchsgruppen und Gremien, wie des Group Safety Committee, des Safety Manager Committee und des Compliance Monitoring Management Committee. Informationen und Dokumentationen sind über interne Kommunikationsplattformen und physische oder virtuelle Teilnahme an

den entsprechenden Ausschüssen für Mitarbeitende der Lufthansa Group zugänglich.

Das Lufthansa Group Safety Management System orientiert sich an den „Minimum Group Safety Standards“ und den „Group Safety References“, die verbindliche Vorgaben für Sicherheitsmanagement, Compliance-Monitoring und Risikomanagement innerhalb der Lufthansa Group Airlines darstellen.

Die Richtlinie ist konzernweit implementiert und wird laufend weiterentwickelt, um den hohen Ansprüchen der Lufthansa Group bezüglich Sicherheit und Compliance gerecht zu werden.

Konzernsicherheitspilot der Lufthansa Group strebt an, die Sicherheit über gesetzliche Anforderungen hinaus zu stärken

Der Konzernsicherheitspilot ist ein zentraler Bestandteil des internen Überwachungs- und Risikomanagementsystems der Lufthansa Group. Das Konzept basiert auf der Konzernrichtlinie zur Flugsicherheit und ist vollständig in den relevanten Unternehmensprozessen implementiert. Ziel ist es, über die gesetzlichen und behördlichen Anforderungen hinaus die Flugsicherheit nachhaltig zu gewährleisten und zu verbessern.

Das Konzept regelt die konzernweite Aufgabenstellung, Befugnisse und Verantwortung der Rolle des Konzernsicherheitspiloten. Dieser ist berechtigt, Flugsicherheitsprüfungen und Auftragsprüfungen bei allen direkten oder indirekten Mehrheitsbeteiligungen der Lufthansa Group durchzuführen. Bei Minderheitsbeteiligungen und Partnerunternehmen erfolgt der Zugang in Abstimmung mit den jeweiligen Aufsichts- und Gesellschaftsorganen.

Zur Wahrung der größtmöglichen Unabhängigkeit berichtet der Konzernsicherheitspilot direkt an den Konzernvorstand der Lufthansa Group. Seine Tätigkeit umfasst ausschließlich flugsicherheitsrelevante Aspekte, wobei die Verantwortung und Governance durch die Lufthansa Group Sicherheitsrichtlinie geregelt sind.

Das Konzept zum Konzernsicherheitspiloten wurde unter Einbeziehung aller relevanten Anspruchsgruppen entwickelt, darunter das Group Safety Committee, das Safety Manager Committee und das Compliance Monitoring Management Committee. Das Konzept ist konzernweit in allen Passagier-Airlines der Lufthansa Group gültig und über interne Kommunikationsplattformen zugänglich.

Die oberste Verantwortung für die Einhaltung und Weiterentwicklung des Konzepts liegt beim Group Safety Committee sowie beim Konzernsicherheitspiloten, der als zentrales Überwachungsinstrument des Vorstands der Lufthansa Group agiert. Die Aktivitäten des Konzernsicherheitspiloten unterliegen regelmäßigen Prüfungen durch die Konzernrevision.

Datenschutz ist bei der Lufthansa Group konzernweit geregelt

Die Lufthansa Group verfolgt klare Ziele im Bereich des Datenschutzes, um die Persönlichkeitsrechte von Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden, Aktionärinnen und Aktionären sowie Geschäftspartnern zu wahren. Ein zentrales Anliegen ist es, den Personenbezug bei der Verarbeitung von Daten so weit wie möglich zu vermeiden und dabei stets die rechtlichen Anforderungen einzuhalten. Die Festlegung globaler Datenschutzstandards, wie Richtlinien, Vertragsmuster und Formulare, bildet die Grundlage für den konzernweiten Datenschutz. Diese Maßnahmen unterstützen die Lufthansa Group dabei, eine stabile Datenschutzorganisation und notwendige Datenschutzprozesse zu etablieren.

Ein weiteres Ziel besteht darin, die Mitarbeitenden umfassend in den Datenschutzprinzipien zu schulen und zu befähigen, diese in ihrem Arbeitsalltag anzuwenden. Indem eine Datenschutzmanagement-Kultur etabliert wird, die sich durch datenschutzkonforme Lösungen auszeichnet, soll das wirtschaftliche, innovative und nachhaltige Handeln der Lufthansa Group gefördert werden.



Die Datenschutzorganisation ist umfassend und reicht vom Vorstand bis zu den einzelnen Mitarbeitenden, wobei die Konzerndatenschutzbeauftragten eine zentrale Rolle einnehmen. Im Rahmen dieser Struktur wurden klare Verarbeitungsprinzipien festgelegt: Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt rechtmäßig, transparent und zweckgebunden, wobei Datenminimierung, Richtigkeit und Vertraulichkeit gewährleistet sind. Klar definierte Rollen und Verantwortlichkeiten, wie die der lokalen Datenschutzbeauftragten sowie Datenschutzkoordinatorinnen und -koordinatoren, sollen die Umsetzung der Datenschutzmaßnahmen sicherstellen.

Die formale Umsetzung der Datenschutzvorgaben wird durch eine Konzernrichtlinie geregelt, die für alle Gesellschaften der Lufthansa Group in der Europäischen Union sowie für Unternehmen, an denen die Lufthansa Group zu mindestens 50 % beteiligt ist, gilt. Diese Richtlinie und die damit verbundenen Prozesse sind allen Mitarbeitenden zugänglich und dienen der kontinuierlichen Verbesserung der Datenschutzpraktiken im Konzern. Regelmäßige interne Audits und Risikobewertungen gewährleisten, dass potenzielle Schwachstellen frühzeitig erkannt und unverzüglich Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden. Ein Überwachungsprozess sorgt dafür, dass Feedback integriert wird und die Datenschutzmaßnahmen kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Tierschutz wird durch Lufthansa Cargo und die Passagier-Airlines gezielt adressiert

Lufthansa Cargo muss sicherstellen, dass alle Regularien für Tiertransporte, die von nationalen Regierungen und dem Branchenverband IATA vorgegeben sind, umgesetzt werden. Ziel ist es, den Schutz und das Wohlbefinden der Tiere während des Flugtransports über die gesamte Transportkette hinweg sicherzustellen.

Die IATA-Richtlinien und nationale Gesetzgebungen beinhalten Vorgaben insbesondere zu den Themen:

- Größe und Ausstattung der Transportboxen,
- Temperatur und Sauerstoff während des Transports,
- Training der Mitarbeitenden zur Pflege und Stressreduktion der Tiere,
- Seuchenschutz und
- Beachtung von Artenschutzabkommen wie CITES (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora).

Darüber hinaus hat Lufthansa Cargo aus ethischen und Naturschutzgründen eigene Beschränkungen für den Transport bestimmter Tierarten definiert.

Lufthansa Cargo hat einen Animal Welfare Officer ernannt, der vor allem für den Tierschutz verantwortlich ist und die Interessen aller betroffenen Anspruchsgruppen berücksichtigen soll. Er sorgt dafür, dass behördliche Vorgaben und international relevante Standards den Mitarbeitenden und Dienstleistern, die in Tiertransporte involviert sind, bekannt sind und von ihnen eingehalten werden. Lufthansa Cargo steht zudem im kontinuierlichen Austausch mit Arbeitsgruppen der IATA sowie mit verschiedenen Anspruchsgruppen wie Tier- und Zooverbänden. Eine weitere wichtige Anspruchsgruppe, die bei Tiertransporten eingebunden wird, sind die internationalen und nationalen Zoll- und Grenzschutzbehörden und Regierungen. Die CITES-Regulierungen greifen auch im Bereich der Produkte tierischen Ursprungs. Je stärker ein Tier geschützt ist, desto weitergehend ist auch der Handel mit Produkten tierischen Ursprungs verboten und desto stärker ist der Transport Regularien unterworfen.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group setzen sich mit dem Thema Tierschutz auseinander und arbeiten kontinuierlich an der Entwicklung einer übergreifenden Strategie sowie einer konzernweiten Haltung zu diesem Thema. Ziel ist es, Tierschutzaspekte künftig noch stärker und systematisch in Entscheidungs- und Geschäftsprozesse zu integrieren.

Seit dem Jahr 2023 werden erste Maßnahmen umgesetzt, die eine stärkere Berücksichtigung von Tierschutzaspekten im operativen Geschäft fördern sollen. Dazu zählt unter anderem die Einführung einer veganen Menü-Auswahl in der Business Class bei Discover Airlines sowie die Bereitstellung vegetarischer Menü-Optionen in allen Reiseklassen bei sämtlichen Passagier-Airlines der Lufthansa Group.

G1-2 – Management der Beziehungen zu Lieferanten

Die Lufthansa Group legt großen Wert darauf, dass ihre Lieferanten die geltenden Gesetze, Richtlinien und Vorschriften zu fairem Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvollem Handeln vollständig einhalten. Dazu gehört der Schutz der grundlegenden Menschenrechte und der Umweltbelange. Die Lufthansa Group will damit ihren Sorgfaltspflichten nachkommen und keine Geschäftsbeziehungen mit Personen oder Unternehmen unterhalten, die diese Standards nicht erfüllen. Ziel des Risikomanagementsystems der Lufthansa Group für Einkaufsprozesse ist es, Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance-Risiken oder Verstöße gegen die Konzernstandards in der Lieferkette zu identifizieren und sie durch wirksame Maßnahmen zu verhindern, zu minimieren oder gegebenenfalls zu beenden. Stellt das Risikomanagementsystem ein derartiges Risiko in Bezug auf einen Lieferanten fest, werden geeignete Maßnahmen eingeleitet. Dies erfolgt durch ein zentrales Expertenteam in der Beschaffungsfunktion. Die Maßnahmen werden anschließend mit dem Lieferanten vereinbart. [↗ S2 ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell.](#)

Darüber hinaus ist die Lufthansa Group durch die kontinuierliche Aufnahme von Verpflichtungen in die Verträge mit den Lieferanten bestrebt, ein verantwortungsvolles Handeln ihrer direkten Lieferanten sicherzustellen, um so den eigenen Ansprüchen an unternehmerische Verantwortung gerecht zu werden und Risiken zu vermeiden.



Über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder die externe Ombudsperson der Lufthansa Group können Dritte vertraulich Beschwerden und Meldungen über potenzielle menschenrechts- und umweltbezogene Risiken oder Verstöße seitens der Lieferanten einreichen. [↗ S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können](#). Darüber hinaus sind die Lieferanten der Lufthansa Group in ihren Verträgen aufgefordert, ihre eigenen Lieferanten und die Mitarbeitenden ihrer Lieferanten über die Meldewege der Lufthansa Group zu informieren. Die Geschäftsordnung der Lufthansa Group zum Umgang mit Meldungen ist auf der Internetseite der Lufthansa Group verfügbar. Für weitere Belange im Anwendungsbereich des § 2 Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG) [↗ S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können](#).

Die Lufthansa Group integriert Menschenrechts- und Umweltanforderungen systematisch in ihre Ausschreibungsverfahren. Diese Anforderungen werden in die Spezifikationen der Ausschreibungsunterlagen aufgenommen und fließen zudem in die Bewertungsmatrix ein, die als Grundlage für die Auswahl geeigneter Lieferanten dient.

Darüber hinaus werden die Lieferanten der Lufthansa Group im Rahmen des Ausschreibungsprozesses über den Supplier Code of Conduct informiert. Dieser formuliert die Erwartungen der Lufthansa Group in Bezug auf soziale, ökologische und ethische Verantwortung und dient als verbindliche Grundlage für die Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern.

G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Die Lufthansa Group hat ein umfassendes Compliance Management System etabliert, um ein rechtmäßiges und transparentes Verhalten in allen Geschäftsaktivitäten sicherzustellen. Es folgt dem Prüfungsstandard IDW PS 980 und

besteht aus den sieben Säulen Compliance-Kultur, Compliance-Ziele, Identifikation von Compliance-Risiken, Compliance-Programm, Compliance-Organisation, Compliance-Kommunikation und Compliance-Monitoring. Es umfasst die Module Integritäts-(Antikorruptions-), Kapitalmarkt-, Wettbewerbs-, Embargo- und Export-, Fremdpersonal- sowie Anti-Geldwäsche-Compliance.

Eine zentrale Maßnahme zur Vermeidung von Vorwürfen oder Vorfällen von Non-Compliance, einschließlich Korruption und Bestechung, ist die Entwicklung einer starken Compliance-Kultur. Das Fundament des Wertesystems und der Compliance-Kultur der Lufthansa Group ist der Code of Conduct. Die Compliance-Kultur soll dadurch gefördert werden, dass die Vorstände und Führungskräfte der Lufthansa Group ihrer Vorbildfunktion als integrale Entscheidungsträger gerecht werden, indem sie gegenüber ihren Teams ihre Erwartung zum Ausdruck bringen, dass alle geschäftlichen Entscheidungen und Aktivitäten auf Rechtmäßigkeit, Integrität und den im Lufthansa Group Code of Conduct niedergelegten Werten beruhen müssen. Darüber hinaus hat die Lufthansa Group spezifische Regeln und Prozesse zur Verhinderung von Korruption und Bestechung etabliert. Die Compliance-Richtlinien der Lufthansa Group enthalten unter anderem Vorgaben zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen Zuwendungen sowie Mitgliedschaften. Die Compliance-Richtlinien sind für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitende der Lufthansa Group verbindlich. Daneben gibt es spezifische Regelungen für Spenden und Sponsoring unter Berücksichtigung relevanter Compliance-Vorgaben.

Das Corporate Compliance Office und die Compliance-Manager in den Gesellschaften der Lufthansa Group haben die Aufgabe, die richtlinienkonforme Entscheidungsfindung durch Beratung zu unterstützen. Management und Beschäftigte sind aufgefordert, sich bei Fragen zu Compliance jederzeit beraten zu lassen. Darüber hinaus bietet die Lufthansa Group eine App an, in der unter anderem ein Compliance-Check auf Basis ihrer Compliance-Regeln jederzeit verfügbar ist.

Einmal im Jahr müssen die Compliance-Manager aller Gesellschaften der Lufthansa Group mit operativem Geschäft ihre Exposition gegenüber relevanten Compliance-Risiken und den Status ihrer Maßnahmen zur Risikominderung bewerten. Das Corporate Compliance Office validiert und konsolidiert die Ergebnisse. Daraus werden Empfehlungen abgeleitet, um identifizierte Risiken durch Maßnahmen zielgerichtet abzuschwächen. Die Ergebnisse der Risikobewertungen sowie der Umsetzungsstand der empfohlenen Instrumente und Maßnahmen werden im Rahmen des Konzern-Compliance-Berichts an den Vorstand, den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat der Lufthansa Group berichtet.

Um Vorwürfen oder Vorfällen von Korruption und Bestechung nachzugehen, unterhält die Lufthansa Group verschiedene Hinweisgeberkanäle. Alle Mitarbeitenden können sich zudem an ihre direkten Vorgesetzten, die Compliance-Manager in ihrer Konzerngesellschaft oder das Corporate Compliance Office wenden. Wenn Hinweisgebende anonym bleiben möchten, können Bedenken und mögliche Verstöße über das elektronische Hinweisgebersystem oder die Ombudsperson angesprochen werden, die auch für externe Hinweisgebende öffentlich zugänglich sind. Das Melden von Missständen oder Verstößen ist zudem Teil des webbasierten Integritäts-Compliance-Trainings der Lufthansa Group.

Untersuchungen potenzieller Compliance-Verstöße, einschließlich Korruptions- und Bestechungsvorwürfen, werden vom Corporate Compliance Office und dem Intelligence & Investigations Team der Corporate Security durchgeführt. Je nach Schwere der Vorwürfe werden die Untersuchungen entweder dem Group Compliance Committee oder dem zuständigen Central Compliance Committee berichtet. Diese Ausschüsse sind unabhängig von der in die Angelegenheit verwickelten Managementkette, üben ihre Lenkungsfunktion aus und treffen die wichtigsten Entscheidungen, um eine neutrale und gründliche Untersuchung anzustreben. Das Untersuchungsverfahren für potenzielle Compliance-Verstöße ist in einer Prozessbeschreibung dargestellt. Das Verfahren soll eine unverzügliche und unabhängige Untersuchung potenzieller Compliance-Verstöße ermöglichen.



Mindestens vierteljährlich berichtet das Corporate Compliance Office dem Group Compliance Committee zusammenfassend über alle Compliance-relevanten Vorwürfe und Vorfälle, einschließlich derjenigen von Korruption und Bestechung, sowie über für die Lufthansa Group relevante Compliance-Untersuchungen. Zweimal jährlich berichtet das Corporate Compliance Office relevante Vorfälle, Vorwürfe und Untersuchungen an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie einmal jährlich an den Aufsichtsrat der Lufthansa Group. Compliance-Untersuchungen, die nur für eine Gesellschaft der Lufthansa Group relevant sind, meldet das Corporate Compliance Office an das zuständige Central Compliance Committee der betreffenden Konzerngesellschaft. Das Corporate Compliance Office, der Chief Compliance Officer und die Geschäftsführung kommunizieren regelmäßig die Erwartungen der Lufthansa Group an ein integriertes Geschäftsverhalten ohne Korruption, Bestechung und Interessenkonflikte. Das Corporate Compliance Office sowie die Gesellschaften der Lufthansa Group veröffentlichen die relevanten Compliance-Richtlinien einschließlich derjenigen zur Korruptions- und Bestechungsbekämpfung in ihrem jeweiligen Intranet. Werden die Richtlinien aktualisiert, sorgen das Corporate Compliance Office und die Compliance-Manager in den Konzerngesellschaften für deren gruppenweite Kommunikation. Weitere Kommunikationsmaßnahmen sind beispielsweise Infostände bei Begrüßungsveranstaltungen und die Verteilung der Compliance-Richtlinien im Rahmen des Onboardings für neue Mitarbeitende.

Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende für Risiken sensibilisieren

Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende der Lufthansa Group dabei unterstützen, alle relevanten gesetzlichen Vorgaben und internen Richtlinien der Lufthansa Group zu verstehen. Sie sollen dazu dienen, das Bewusstsein für Risiken zu schärfen, Hinweise zum Umgang mit Risikosituationen zu geben und aufzuzeigen, an welcher Stelle die Mitarbeitenden Unterstützung erhalten können. Webbasierte Trainings sollen für diese Themen sensibilisieren, Präsenztrainings sollen bereichs- oder funktionsbezogenes, spezifisches Wissen

vermitteln. Grundsätzlich sind die genannten webbasierten oder Präsenztrainings allen Mitarbeitenden zugänglich. Die webbasierten Trainings werden nach der ersten Zuweisung alle zwei Jahre wiederholt.

Generell sind alle Führungsebenen verpflichtet, an Antikorruptions- und webbasierten Compliance-Schulungen teilzunehmen. Außerdem bietet das Corporate Compliance Office ein Einführungstraining für neu ernannte Vorstandsmitglieder aller Gesellschaften der Lufthansa Group an. Abhängig von der Risikoexposition der jeweiligen Rolle innerhalb der Lufthansa Group gegenüber spezifischen Compliance-Risiken sind die Beschäftigten verpflichtet, an Compliance-Schulungen teilzunehmen. Dies betrifft insbesondere Führungskräfte und Mitarbeitende, die einem Interessenkonflikt ausgesetzt sein könnten. Gründe hierfür können beispielsweise Einladungen, Geschenke oder andere beschaffte Vorteile von Personen außerhalb der Lufthansa Group sein. Besonders betroffen sind hier potenziell steuernde Funktionen, die in Bereichen wie dem Personalwesen, dem Controlling oder dem Rechnungswesen arbeiten. Weitere sensible Bereiche sind Einkauf, Vertrieb, Account Management, Marketing, Event Management, Business Development, Kommunikation, International Relations/Governmental Affairs, Ground Operations, Finanzen und Recht. Auf Basis der verfügbaren Personalstammdaten werden 100 % (Vorjahr: 100 %) der risikobehafteten Funktionen durch mindestens ein Trainingsformat abgedeckt. Diese Zielgruppen werden von Konzerngesellschaften mit Unterstützung des Corporate Compliance Office überprüft und angepasst, zum Beispiel bei organisatorischen Umstrukturierungen oder Entwicklungen.

Kennzahlen und Ziele

G1-4 – Fälle von Korruption oder Bestechung

Im Jahr 2025 gab es keine (Vorjahr: keine) Verurteilungen beziehungsweise 0 EUR (Vorjahr: 0 EUR) an Geldstrafen gegen die Lufthansa Group wegen Verstößen gegen Korruptions- oder Bestechungsvorschriften.

Die Lufthansa Group duldet keine Verstöße gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften. Sollte eine Untersuchung einen Verstoß gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften bestätigen, wird die Lufthansa Group unter Berücksichtigung der individuellen Umstände des Falles angemessene individuelle Maßnahmen ergreifen. Diese können zum Beispiel Disziplinarmaßnahmen, Schadensersatzforderungen, verstärkte Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen, außerordentliche interne Audits, Verbesserungen der betroffenen Standards und Verfahren zur Vermeidung zukünftiger Verstöße umfassen.

G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Nachfolgend sind Vertretende der Lufthansa Group aufgeführt, die im Zusammenhang von politischer Einflussnahme oder Lobbytätigkeiten des Konzerns tätig sind:

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
G1 – Unternehmensführung



T078 ESRS G1-5 | 29a Vertretung der Lufthansa Group, im Zusammenhang politischer Einflussnahme oder Lobbytätigkeiten im Jahr 2025

Gesellschaft	Vertretung
Deutsche Lufthansa AG	Bartels, Andreas
	Behle, Christine Maria
	Benedict, Tom
	Benz, Tabea
	Bulling, Andreas
	Courant, Sandra
	Dietzen-Zill, Alexandra
	Dörries, Henrietta
	Dr. Kley, Karl-Ludwig
	Dr. Kreuzpaintner, Stefan
	Dr. Lindemann, Kay
	Dr. Muhle, Christoph
	Dr. Niggemann, Michael
	Dr. Streichert, Till
	Dr. Wagner, Frank Walter
	Dr. Zilles, Stephan
	Faust, Jürgen
	Güler, Batughan
	Heinecke, Anton
	Herzog, Joachim
	Hessel, Marc
	Holowenko, Markus
	Holzrichter, Alexander
	Hug, Marcel
	Kiewel, Maximilian
	Körner, Jan
	Kuchta, Helene
	Leutke, Martin
	Linke, Markus
	Lumnitzer, Frank
	Malliaras, Thrasyvoulos
	Pechstein, Jan
	Pordomm, Marcel
	Raepple, Christian
	Sauerwein, Albert
	Schäfer, Christian
	Schmid, Michael
	Schulz, Kerstin
	Singh, Karan
	Spohr, Carsten

Gesellschaft	Vertretung
Lufthansa Cargo AG	Sproedt, Nina
	Thies, Sebastian
	Tubes, Yannick
	Vittadini, Grazia
	Vranckx, Dieter
	Wallisch, Astrid
	Winkler, Birgit Karin
	Würz, Jim
	Archer, Julia
	Bauer, Frank
Lufthansa Technik AG	Bhat, Ashwin
	Braun, Annette
	Engelbart, Grit
	Faust, Miriam
	Grychta, Oliver
	Jansen, Bettina
	Mies, Nicole
	Pacher, Sonja
	Rauchhaus, Marc-Philip
	Schleussner, Gregor
Eurowings	Schneider, Ulrike
	von Götz, Oliver
	Aringhoff, Hans-Bernd
	Dr. Kirschfunk, Thomas
	Dr. Krüger, Jens
	Dr. Leifeld, Christian
	Dr. Schumacher, Janna
	Gloy, Harald
	Leitner, Sascha
	Maaßen, Anna
Austrian Airlines	Stark, Sören
	von Puttkamer, Michael
	Bischof, Jens
	Cantele, Sofia Zoe
	Reimann, Walter
	Zugmann, Stefanie
Brussels Airlines	von Boxberg, Dorothea
	Öwerdieck, Nina
	Reinshagen, Tilman
	Saeys-Desmedt, Philippe
	Van Der Kamp, Menno

T079 ESRS G1-5 | 29b i) Realisierte (ggf. geleistete) finanzielle Beiträge und politische Sachleistungen im Jahr 2025

Kategorie	Höhe in TEUR in 2025	Höhe in TEUR in 2024
Finanzielle Zuwendungen	322,8	333,6
Finanzielle Zuwendungen für Politische Akteure – Deutschland	108,2	–
Finanzielle Zuwendungen für Politische Akteure – Schweiz	214,5	–
Politische Sachleistung	0,0	–



Für die Erhebung der Daten in der Tabelle G1-5 29b) i) waren keine Schätzungen notwendig.



Nachfolgend sind die Themen der Lufthansa Group aufgeführt, die Gegenstand ihrer Lobbytätigkeit sind und quartalsweise im Lobbyregister des Deutschen Bundestags aktualisiert werden:



Reform der EU-Fluggastrechteverordnung 261/2004 entsprechend dem Kommissionsvorschlag von 2013

Die Lufthansa Group plädiert dafür, den Kommissionsvorschlag zur Reform der EU-Verordnung 261/2004 aus dem Jahr 2013 in der vorliegenden Form umzusetzen. Dies beinhaltet insbesondere die Definition außergewöhnlicher Umstände sowie die Anpassung der Verspätungsschwellenwerte.

SAF-Quote durch einheitliche Abgabe finanzieren

Die Lufthansa Group plädiert dafür, die Finanzierung der Quote für SAF gleichermaßen auf europäische und nicht-europäische Luftverkehrsunternehmen zu verteilen, wie beispielsweise durch eine einheitliche europäische SAF-Abgabe, die auf Grundlage der gesamten Reisedistanz berechnet wird.

SAF-Freizertifikate ausweiten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, Zeitraum und Anzahl der SAF-Freizertifikate für den Luftverkehr im europäischen Zertifikatshandel auszuweiten.

Europäische Förderstrategie für SAF einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, eine Förderstrategie für die Produktion und Nutzung von SAF auf europäischer Ebene einzuführen.

„Book & Claim“-Mechanismus zur SAF-Nutzung einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, zur Erfüllung der SAF-Quoten einen „Book & Claim“-Mechanismus einzuführen. Dabei werden SAF-Zertifikate gehandelt, um standortunabhängig ausreichend SAF in den Verkehr zu bringen.

Einheitlichen europäischen Luftraum einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, einen einheitlichen europäischen Luftraum mit politisch unabhängigen europäischen Regulierungsbehörden und unabhängigen nationalen Aufsichtsbehörden einzuführen.

Vorauszahlungspraxis beibehalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, die Vorauszahlungspraxis für den Flugticketkauf beizubehalten.

Bereitstellung von Flugzeugdaten an Airlines verpflichtend ermöglichen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass Flugzeughersteller den Fluggesellschaften Zugang, Kontrolle und Nutzung der im Flugbetrieb generierten Daten ermöglichen müssen.

Europäische Verordnung über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Slots auf Flughäfen beibehalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die europäische Slot-Verordnung in ihrer jetzigen Form beibehalten wird und sie allenfalls nur anhand von Empfehlungen internationaler Organisationen einheitlich angepasst wird.

Rechtliche Grundlage zur Modernisierung der Luftsicherheitskontrollen schaffen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass auf europäischer Ebene eine regulatorische Grundlage für die automatische Erkennung von gefährlichen Gegenständen bei der Sicherheitskontrolle geschaffen und die Zertifizierung vorangetrieben wird.

EU-Verordnung 1069/2009 (Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte) überarbeiten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die EU-Verordnung (1069/2009) dahingehend überarbeitet wird, dass Abfälle auf internationalen Flügen, die tierische (Neben-)Produkte enthalten, nicht verbrannt oder deponiert werden müssen.

Flugroutentechnologie ADS-C EPP Verpflichtung beibehalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Verpflichtung zur Nutzung der Flugroutentechnologie Automatic Dependent Surveillance – Contract Extended Projected Profile (ADS-C EPP) europaweit verpflichtend bleibt.

Deutsche Flughäfen an Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn anbinden

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass deutsche Flughäfen an die Hochgeschwindigkeitsstrecken und das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angebunden werden.

Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) im Luftverkehr anwenden

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dieses CO₂-Grenzausgleichssystem im Rahmen der EU-Klimapolitik für nicht-europäische Fluggesellschaften anzuwenden.

Priorisierte Flugverkehrskontrollfreigaben einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, eine Rechtsgrundlage zur Erteilung von priorisierten Flugverkehrskontrollfreigaben nach Maßgabe des „BEBS-Prinzips“ in die Flugsicherungs-durchführungsverordnung einzufügen.

Kerosinsteuer nicht einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie keine Kerosinsteuer einzuführen.

Luftverkehr in deutscher Carbon-Management-Strategie berücksichtigen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, den Luftverkehr in Gesetze zu inkludieren, welche die Abscheidung und Speicherung (CCS) sowie die Nutzung (CCU) von Kohlendioxid ermöglichen.

EU-Gesetzgebungslücken bei Arbeitsbedingungen schließen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, Gesetzeslücken zu schließen, die Scheinselbstständigkeit und die missbräuchliche Entsendung von Beschäftigten ermöglichen.

**Streikrecht reformieren**

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass das Streikrecht hinsichtlich der Ankündigungsfristen, Notdienstvereinbarungen und verpflichtenden Schlichtungsverfahren reformiert wird.

Arbeitszeugnis via Textform übermittelbar machen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Gewerbeordnung dahingehend angepasst wird, Arbeitszeugnisse auch via Textform (statt ausschließlich in Schriftform) übermitteln zu können.

Wochenarbeitszeit einführen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Betrachtung der Arbeitszeit von einer täglichen zu einer wöchentlichen Betrachtung geändert wird.

Berichtspflichten in der Umsetzung der EU-Lohntransparenzrichtlinie bürokratiearm gestalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die Berichtspflichten in der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Lohntransparenz unbürokratisch umgesetzt und Privilegien für Tarifparteien geschaffen werden.

Privilegierung von Tarifparteien in der Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD)

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass Tarifparteien in der nationalen Umsetzung der CSDDD eine Privilegierung erhalten.

EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung CSRD unverändert in deutsches Recht umsetzen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass die nationale Umsetzung der CSRD eins zu eins ins deutsche Recht erfolgt.

Keine weitere Erhöhung von Standortkosten durch staatliche Gebühren

Die Lufthansa Group fordert ein Belastungsmoratorium für den Luftverkehr. Konkret sollen absehbar keine Gebühren-

erhöhungen erfolgen. Zudem sollten die Kosten für Gefahrenabwehr durch den Staat getragen werden.

Abgleich der biometrischen Daten im Reisepass zur Identifizierung des Passagiers

Die Lufthansa Group plädiert dafür, den Abgleich der biometrischen Daten im Reisepass zur Identifizierung des Passagiers im Luftverkehr zu ermöglichen.

Anpassung der Flugrestriktionsregelung für Fluggesellschaften mit Risikomanagementprozess

Die Lufthansa Group plädiert dafür, Ausnahmen bei der Flugrestriktionsregelung des Luftverkehrsgesetzes für Fluggesellschaften mit Risikomanagementprozess zu ermöglichen.

Anerkennung bestehender Schutzauflagen im KRITIS-Kontext

Die Lufthansa Group plädiert dafür, bestehende Schutzauflagen der Unternehmen im KRITIS-Kontext anzuerkennen und entsprechend (Umsetzungs-)Gesetze stimmig zueinander auszugestalten.

Anerkennung von Sicherheitsstandards im Luftverkehr

Die Lufthansa Group plädiert dafür, dass Sicherheitsstandards im Luftverkehr auf europäischer Ebene gegenseitig anerkannt werden.

Restriktionen für Flüssigkeiten an der Luftsicherheitskontrolle sachgerecht gestalten

Die Lufthansa Group plädiert dafür, Restriktionen für Flüssigkeiten an der Luftsicherheitskontrolle sachgerecht zu gestalten und beizubehalten. Dies umfasst insbesondere die Mitnahme im Handgepäck und die bestehenden Erleichterungen bei den Flüssigkeitsgrenzen.

Stand der Technik bei Regulierung zur Gepäckausladung berücksichtigen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, aktuelle Technologiestandards in der Regulierung zur Gepäckausladung mit neuer Kontrolltechnik zu berücksichtigen.

Erhalt der gegenseitigen Anerkennung der Luftsicherheitsdurchsuchungen in der EU

Die Lufthansa Group setzt sich dafür ein, dass die gegenseitige Anerkennung der Luftsicherheitsdurchsuchungen in der EU erhalten bleibt.

Einführung eines einheitlichen EU-Berichtswesens zu Luftsicherheitsereignissen

Die Lufthansa Group setzt sich dafür ein, dass ein einheitliches Berichtswesen zu Luftsicherheitsereignissen in der EU eingeführt wird.

Risikobasierte gesetzliche Vorgaben zu Eigensicherungsmaßnahmen an Flughäfen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, risikobasierte gesetzliche Vorgaben in Bezug auf die Eigensicherungsmaßnahmen an Flughäfen umzusetzen und Abschreckungsmaßnahmen (Strafverfolgung, Vorfeldaufklärung, die Verstärkung des Strafmaßes) zu verstärken.

Wettbewerbsnachteile durch Reaktionen auf Sanktionen kompensieren

Die Lufthansa Group plädiert dafür, als Reaktion auf kriegsbedingte Luftraumsperrungen gleiche Bedingungen im internationalen Wettbewerb durch finanzielle oder verkehrsrechtliche Maßnahmen herzustellen.

Green Deal reformieren

Die Lufthansa Group plädiert dafür, klimapolitische Regelungen, die überwiegend nur EU-Unternehmen treffen, rasch zu überarbeiten, um Wettbewerbsneutralität zu schaffen.

Luftverkehrsabkommen mit Katar aussetzen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, das Luftverkehrsabkommen mit Katar auszusetzen.

Verordnung über Luftfahrtpersonal an europäische Praxis anpassen

Die Lufthansa Group plädiert dafür, die Erlaubnispflicht für freigabeberechtigtes Personal für Triebwerke und



Luftsicherheitsausrüstungen durch mit dem deutschen Luftfahrtbundesamt abzustimmende interne Berechtigungskonzepte zu ersetzen.

Testflüge zur Klimaforschung fördern

Die Lufthansa Group plädiert dafür, Testflüge zur Erforschung der Klimawirkung finanziell durch den Staat zu fördern.

Anpassung des Bereitstellungsverbotes nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1529

Die Lufthansa Group plädiert dafür, das Bereitstellungsverbot in Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1529 für Bodenverkehrsdienste anzupassen, sodass diese weiterhin nutzbar sind.

Eintragungen der Lufthansa Group in Transparenzregister

Die Lufthansa Group ist in folgenden Transparenzregistern eingetragen:

Europäische Union

- Lufthansa Group, EU Transparency Register 0714344663-32
- Brussels Airlines, EU Transparency Register 755555322381-50
- Austrian Airlines, EU Transparency Register 983474516327-48

Deutschland

- Deutsche Lufthansa AG, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R001474
- Eurowings GmbH, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R001213
- Lufthansa Cargo AG, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R000854
- Lufthansa Technik AG, Lobbyregister des Deutschen Bundestags, Registernummer R003164

Österreich

- Austrian Airlines, Lobbying- und Interessenvertretungsregister, LIVR-00193

Ehemalige Mitarbeitende aus der öffentlichen Verwaltung in Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen der Lufthansa Group

Die folgenden Mitarbeitenden in Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen der Lufthansa Group hatten in den beiden Jahren vor ihrer Ernennung im laufenden Berichtszeitraum eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung, einschließlich Regulierungsbehörden, inne:

- Tom Benedict
- Alexander Holzrichter
- Anna Maaßen
- Jim Würz

G1-6 – Zahlungspraktiken

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, Zahlungen bei allen Zulieferern in dem vertraglich vereinbarten Zahlungsrahmen sowie im Einklang mit den Zahlungsbedingungen der Lufthansa Group umzusetzen. Dabei unterscheidet die Lufthansa Group nicht zwischen unterschiedlichen Lieferanten.

Die Lufthansa Group hält sich an die nationalen Gesetze und Vorschriften, die spezifisch Standardzahlungsziele regeln. Die Standard-Zahlungsziele des Lufthansa Konzerns betragen 30, 60 und 90 Tage. Hierbei erfolgt in Bezug auf die Zahlungsbedingungen bei der Lufthansa Group im Allgemeinen keine weitere Kategorisierung der Lieferanten. Zudem beträgt die durchschnittliche Zahlungsfrist bei der Lufthansa Group 51 Tage (Vorjahr: 41 Tage).

Im Hinblick auf Eingangsrechnungen kommen die mit den Lieferanten vereinbarten Zahlungsziele zur Anwendung. Sollten die im Rahmen einer Bestellung vereinbarten Zahlungsziele, die in den Stammdaten hinterlegten, vertraglich vereinbarten Zahlungsziele oder die auf der Rechnung vermerkten Zahlungsziele voneinander abweichen, werden in der Regel die für die Lufthansa Group vorteilhafteren Zahlungsziele gewählt.

Darüber hinaus ist die auf Basis der zu Anwendungen kommenden Zahlungsziele pünktliche Zahlung ein Kontrollindikator mit einem Ziel von 92 %, basierend auf der Anzahl der Eingangsrechnungen.

T080 ESRS G1-6 | 33b Standardzahlungsbedingungen & Zahlungen¹⁾, die mit diesen Standardbedingungen übereinstimmen, im Jahr 2025

Standard-Zahlungsbedingungen	Konforme Zahlungen in % im Jahr 2025	Konforme Zahlungen in % im Jahr 2024
30 Tage	28,0	24,3
60 Tage	5,1	5,4
90 Tage	0,6	0,5

¹⁾ Weitere Zahlungen erfolgen auf Grundlage individuell vereinbarter Vertragsbedingungen und werden entsprechend von der Lufthansa Group beglichen, wodurch eine vollständige Abdeckung in der Tabelle nicht gegeben ist.

Die Lufthansa Group überwacht die Zahlungsausgänge und damit die Dauer bis zur Begleichung einer Rechnung konzernweit anhand von Systemberichten auf monatlicher Basis. Die Ergebnisse werden mehrmals im Jahr mit den Geschäftsbereichen der Lufthansa Group im Rahmen von Abstimmungsrunden zur kontinuierlichen Verbesserung ausgetauscht und Handlungsbedarf wird diskutiert. Darüber hinaus sind die Zahlungsläufe so eingerichtet, dass ein regelmäßiger Zahlungsverkehr über die bestehenden Banksysteme möglich ist. Lieferanten haben mehrere Möglichkeiten, sich bei Zahlungsfragen an die Lufthansa Group zu wenden, zum Beispiel durch die Kontaktaufnahme mit dem Buchhaltungsteam oder durch die Statusabfrage in einem System für Lieferanten, in dem die Daten selbst verwaltet und eingesehen werden können.

Die derzeitige Anzahl der anhängigen Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzugs beträgt 2 (Vorjahr: 0) für das Jahr 2025 bei der Lufthansa Group.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

G1 – Unternehmensführung

T081 Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Governance

ESRS-Offenlegungsanforderung	Paragraf	Datenpunkt/Metrik	Grundlage für die Erstellung und Beschreibung der verwendeten Parameter, Beschreibung der Annahmen und Methodik	Ggf. Beschreibung der Quellen für Messunsicherheit	Resultierender Genauigkeitsgrad	Externe Validierung	Ggf. geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit
G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	21b	Prozentualer Anteil der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	Erfassung der Daten der Lufthansa Group auf Basis der Auswertungen des zentralen Lerntools sowie einer vorherigen Risikoanalyse, die auf Grundlage der verfügbaren HR-Stammdaten und in Abstimmung mit einzelnen Konzerngesellschaften durchgeführt wurde, um zu ermitteln, welche Funktionen besonders betroffen sein könnten.	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-4 – Fälle von Korruption oder Bestechung	24a	Anzahl der Verurteilungen und die Höhe der Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Erfassung der Daten erfolgt durch die Lufthansa Compliance-Abteilung, basierend auf den Verurteilungen und Bußgeldern gegen Unternehmen des Lufthansa Konzerns.	Geringe Unsicherheit, da Compliance-relevante Fälle vom Compliance Office gesteuert und dort erfasst werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	29b	Gesamter monetärer Wert der direkt und indirekt von dem Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen und Sachleistungen	Basis der Datenerhebung sind die einzelnen monetären Werte der einzelnen Legaleinheiten. Durch die Implementierung einer gruppenweiten Richtlinie, wodurch direkte monetäre Werte ausgeschlossen werden, erfolgt keine weitere Betrachtung dieses Sachverhalts.	Geringe Unsicherheit durch die vorhandene Richtlinie in Bezug auf direkte monetäre Werte und die zentrale Funktion innerhalb der Lufthansa Group, die sich mit der politischen Einflussnahme direkt auseinandersetzt	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-6 – Zahlungspraktiken	33a	Durchschnittliche Zeit (in Tagen), die das Unternehmen benötigt, um eine Rechnung ab dem Zeitpunkt des Beginns der vertraglichen oder gesetzlichen Zahlungsfrist zu begleichen	Die Datenerhebung erfolgt auf Grundlage der Rechnungs- und Zahlungsdaten der Lufthansa Group, die in einer zentralen Datenbank konsolidiert und verwaltet werden. Die Auswertungen basieren entsprechend auf diesen zentral bereitgestellten und gepflegten Informationen.	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-6 – Zahlungspraktiken	33b	Prozentsatz der Zahlungen, bei denen die Standardbedingungen angewandt werden	Die Datenerhebung erfolgt auf Grundlage der Standardzahlungsbedingungen und der einzelnen Zahlungsdaten der Lufthansa Group, die in einer zentralen Datenbank konsolidiert und verwaltet werden. Die Auswertungen basieren entsprechend auf diesen zentral bereitgestellten und gepflegten Informationen.	Geringe Unsicherheit durch die systemseitig angebundene direkte Erfassung der Daten	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig
G1-6 – Zahlungspraktiken	33c	Zahl der derzeit anhängigen Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzugs	Die Datenerhebung basiert auf Daten der einzelnen Rechtsabteilungen der Legaleinheiten der Lufthansa Group.	Geringe Unsicherheit dadurch, dass die Rechtsschriften direkt an die einzelnen Legaleinheiten adressiert sind und aufgenommen werden	Hoch	Keine	Keine weiteren Maßnahmen notwendig



Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- Umsatz liegt mit 15,8 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau.
- Vorjahresverlust aus der betrieblichen Tätigkeit halbiert.
- Bilanzsumme sinkt auf 46,1 Mrd. EUR.

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt und vom Abschlussprüfer EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt am Main, geprüft. Er wird im Unternehmensregister veröffentlicht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanzberichte-veroeffentlichungen/finanzberichte.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten neben dem Flugbetrieb von Lufthansa Airlines auch die Aufwendungen der Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance sowie Datenschutz, Sicherheit und Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns. Unterschiede in der Rechnungslegung führen jedoch zu einer deutlichen Differenz zwischen dem Jahresergebnis der Deutschen Lufthansa AG und dem Konzernergebnis. Ausschlaggebend dafür ist vor allem die unterschiedliche bilanzielle Behandlung der Marktwertveränderungen von altersversorgungsbezogenen Planvermögen. [↗ Gesamtwirtschaftliche Lage; Branchenentwicklung; Geschäftsverlauf.](#)

Ertragslage

Die Deutsche Lufthansa AG wies im Geschäftsjahr 2025 einen Jahresüberschuss in Höhe von 44 Mio. EUR aus (Vorjahr: 372 Mio. EUR). Der Verlust aus der betrieblichen Tätigkeit der Deutschen Lufthansa AG konnte im Vergleich zum Vorjahr nahezu halbiert werden. Ein deutlich geringeres

Finanzergebnis sowie eine Reduzierung der aktiven latenten Steuern infolge der ab 2028 geplanten Körperschaftsteuersenkung führten in Summe zu dem Rückgang des Jahresüberschusses.

Umsatz und Erträge

56 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2025 beförderte die Deutsche Lufthansa AG 56 Mio. Fluggäste, knapp 3 % weniger als im Vorjahr (Vorjahr: 57 Mio.). Das Angebot stieg um 1 %, der Absatz erhöhte sich um 2 %. Der Sitzladefaktor stieg um 0,8 Prozentpunkte auf 83,6 %. Die Verkehrserlöse sanken um 1 % auf 14.245 Mio. EUR (Vorjahr: 14.330 Mio. EUR).

Betriebliche Erträge steigen um 2 %

Aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Durchschnittserlöse lagen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2025 trotz erhöhtem Angebot und Absatz mit 15.770 Mio. EUR leicht unter Vorjahr (Vorjahr: 15.812 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen dagegen um 26 % auf 1.612 Mio. EUR (Vorjahr: 1.277 Mio. EUR). In Summe erhöhten sich die betrieblichen Erträge um 2 % auf 17.382 Mio. EUR (Vorjahr: 17.089 Mio. EUR).

Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen sanken um 2 %

Die betrieblichen Aufwendungen betrugen im Berichtsjahr insgesamt 18.113 Mio. EUR und lagen damit um 2 % unter Vorjahr (Vorjahr: 18.534 Mio. EUR). Wesentlicher Treiber für diese Entwicklung war der Rückgang beim Treibstoffaufwand und bei den Aufwendungen für Kompensationszahlungen an Fluggäste infolge von Flugunregelmäßigkeiten. Abschreibungen und sonstige betriebliche Aufwendungen verzeichneten ebenfalls einen Rückgang. Gegenläufig erhöhte sich der Personalaufwand bedingt durch Tarifsteigerungen und eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Anzahl von Mitarbeitenden.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
Ertragslage

T082 Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2025 in Mio. €	Veränderung in %	2025 in Tsd.	Veränderung in %	2025 in Mio.	Veränderung in %	2025 in Mio.	Veränderung in %	2025 in %	Veränderung in P.
Europa	5.188	-5	41.293	-5	45.174	-2	36.476	-2	80,7	-0,5
Amerika	5.285	2	7.805	4	70.202	4	59.624	5	84,9	0,3
Asien/Pazifik	2.642	1	3.862	0	35.020	-4	29.914	0	85,4	3,2
Nahost/ Afrika	1.130	6	2.558	6	13.023	2	10.621	3	81,6	1,3
Gesamtverkehr	14.245	-1	55.518	-3	163.419	1	136.635	2	83,6	0,8

Der Materialaufwand sank im Vergleich zum Vorjahr um 5 % auf 10.723 Mio. EUR (Vorjahr: 11.288 Mio. EUR). Knapp ein Drittel des Materialaufwands entfiel auf den Treibstoffaufwand, der sich um 10 % auf 3.453 Mio. EUR reduzierte (Vorjahr: 3.834 Mio. EUR). Der Rückgang ist auf einen gesunkenen Beschaffungspreis, einen positiven Währungseffekt und einen im Vergleich zum Vorjahr geringeren Verbrauch zurückzuführen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sanken um 4 % auf 6.978 Mio. EUR (Vorjahr: 7.241 Mio. EUR). Der im Vergleich zum Vorjahr deutlich stabilere operative Flugbetrieb hat maßgeblich dazu beigetragen, dass sich die Aufwendungen für Kompensationszahlungen an Fluggäste infolge von Flugunregelmäßigkeiten auf 236 Mio. EUR reduzierten (Vorjahr: 525 Mio. EUR). Einen Rückgang verzeichneten auch die Aufwendungen für Operating Leases und die Charteraufwendungen. Die Aufwendungen für Operating Leases sanken gegenüber Vorjahr um 6 % auf 668 Mio. EUR (Vorjahr: 707 Mio. EUR), die Charteraufwendungen gingen um 18 % auf 466 Mio. EUR (Vorjahr: 565 Mio. EUR) zurück. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die konzerninternen Charteraufwendungen mit der Lufthansa CityLine deutlich reduziert, gleichzeitig stieg der Charteraufwand gegenüber externen

Fluggesellschaften wie airBaltic oder CityJet gegenüber Vorjahr an. Während die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen mit 2.039 Mio. EUR auf Vorjahresniveau lagen (Vorjahr: 2.034 Mio. EUR), gab es bei den Aufwendungen für Gebühren und Entgelte einen Anstieg um 7 % auf 2.048 Mio. EUR (Vorjahr: 1.907 Mio. EUR), der im Wesentlichen auf im Vergleich zum Vorjahr höhere Preise zurückzuführen war.

Der Personalaufwand stieg um 6 % auf 4.103 Mio. EUR (Vorjahr: 3.858 Mio. EUR). Gründe für den Anstieg sind Auswirkungen aus Tarifsteigerungen im Bord- und Bodenbereich, die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Anzahl von Mitarbeitenden sowie höhere Rückstellungszuführungen für variable Vergütungen.

Die Abschreibungen gingen um 16 % auf 331 Mio. EUR (Vorjahr: 393 Mio. EUR) zurück. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Einbringung mehrerer Flugzeuge in österreichische Flugzeug-Leasinggesellschaften zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2.956 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.995 Mio. EUR).

Gewisse ökonomische Sicherungsbeziehungen werden als bilanzielle Sicherungsbeziehungen im Abschluss nach § 254 HGB abgebildet. Treibstoffpreissicherungsgeschäfte zur Absicherung des künftigen Treibstoffbedarfs, Fremdwährungssicherungsgeschäfte zur Devisenkursabsicherung sowie Zinssicherungsgeschäfte für verzinsliche Finanzschulden werden mit entsprechenden Grundgeschäften in Bewertungseinheiten nach § 254 HGB zusammengefasst.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit liegt bei -731 Mio. EUR

Der Verlust aus der betrieblichen Tätigkeit in Höhe von -731 Mio. EUR hat sich im Geschäftsjahr 2025 gegenüber dem Vorjahr in etwa halbiert (Vorjahr: -1.445 Mio. EUR). Bei im Vergleich zum Vorjahr nahezu unveränderten Umsatzerlösen trug vor allem der deutlich geringere Materialaufwand im Geschäftsjahr 2025 zur Ergebnisverbesserung bei.

Finanzergebnis liegt bei 1.004 Mio. EUR

Das Finanzergebnis reduzierte sich auf 1.004 Mio. EUR (Vorjahr: 1.816 Mio. EUR). Einem positiven Beteiligungsergebnis in Höhe von 1.601 Mio. EUR (Vorjahr: 1.826 Mio. EUR) standen ein Zinsergebnis in Höhe von -493 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) sowie übrige Finanzposten in Höhe von -104 Mio. EUR (Vorjahr: -97 Mio. EUR) gegenüber.

T083 Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

in Mio. €	2025	2024
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	14.245	14.330
Andere Betriebserlöse	1.525	1.482
Umsatzerlöse	15.770	15.812
Sonstige betriebliche Erträge	1.612	1.277
Materialaufwand	-10.723	-11.288
Personalaufwand	-4.103	-3.858
Abschreibungen	-331	-393
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.956	-2.995
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-731	-1.445
Beteiligungsergebnis	1.601	1.826
Zinsergebnis	-493	87
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-104	-97
Finanzergebnis	1.004	1.816
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	122	109
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-321	-73
Ergebnis nach Steuern	74	407
Sonstige Steuern	-30	-35
Jahresüberschuss	44	372
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-	-13
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	352	-
Bilanzgewinn	396	359

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 1.360 Mio. EUR (Vorjahr: 1.503 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 241 Mio. EUR (Vorjahr: 323 Mio. EUR).

Die negative Entwicklung des Beteiligungsergebnisses ist im Wesentlichen geprägt durch das Ergebnis der Eurowings GmbH, für die ein Verlust in Höhe von -216 Mio. EUR (Vorjahr: -27 Mio. EUR) ausgeglichen werden musste. Auch die Lufthansa Cityline GmbH vergrößerte ihren Verlust auf -97 Mio. EUR (Vorjahr: -55 Mio. EUR). Die Lufthansa Commercial Holding GmbH konnte ihren Ergebnisbeitrag dagegen gegenüber Vorjahr noch einmal steigern und führte ein Ergebnis in Höhe von 1.413 Mio. EUR ab (Vorjahr: 1.369 Mio. EUR). Die Ergebnisse der Miles & More GmbH in Höhe von 180 Mio. EUR (Vorjahr: 185 Mio. EUR) und der Delvag AG in Höhe von 20 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) lagen beide jeweils leicht unter ihren Vorjahreswerten. Bei der Truffle Holding AG (ehemals LSG Lufthansa Service Holding AG) betrug die Ergebnisabführung 60 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR). Zu den sonstigen Beteiligungserträgen trugen im Wesentlichen die Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 238 Mio. EUR (Vorjahr: 260 Mio. EUR) bei.

Nach zwei aufeinanderfolgenden Jahren mit positiven Zinsergebnissen war das Zinsergebnis im Geschäftsjahr 2025 mit -493 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) erstmals wieder negativ. Maßgeblicher Treiber für diese Entwicklung waren die im Vergleich zum Vorjahr deutlich schwächere Marktentwicklung bei den für Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen in Höhe von 234 Mio. EUR (Vorjahr: 728 Mio. EUR) sowie ein erhöhter Aufzinsungsaufwand für Altersversorgungsverpflichtungen in Höhe von 373 Mio. EUR (Vorjahr 265 Mio. EUR).

Die im Finanzergebnis erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit 104 Mio. EUR über dem Vorjahr (97 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf die Wertberichtigungen von zwei im Portfolio gehaltenen Wertpapieren aufgrund gesunkener Marktwerte.

Jahresüberschuss liegt bei 44 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis ergaben zusammen 273 Mio. EUR (Vorjahr: 371 Mio. EUR). Das negative Ergebnis aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von -199 Mio. EUR (Vorjahr: 36 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Berücksichtigung der Steuersatzsenkung ab dem Jahr 2028 bei der Ermittlung der latenten Steuern. Der Aufwand für sonstige Steuern lag im Geschäftsjahr bei 30 Mio. EUR (Vorjahr: 35 Mio. EUR). Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2025 ein Jahresüberschuss in Höhe von 44 Mio. EUR (Vorjahr: 372 Mio. EUR).

Finanzlage

Cashflow

Liquidität liegt bei 3.277 Mio. EUR

Der Operative Cashflow lag im Geschäftsjahr 2025 mit -300 Mio. EUR um 100 Mio. EUR unter Vorjahr (Vorjahr: -200 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf dem im Vorjahresvergleich niedrigeren Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals, das zum Teil durch den Zufluss aus Ertragsteuerrückzahlungen kompensiert wurde.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit stieg im Berichtsjahr um 356 Mio. EUR auf 1.511 Mio. EUR (Vorjahr: 1.155 Mio. EUR). Dem Beteiligungsergebnis (1.601 Mio. EUR), Darlehenstilgungen und Kapitalrückführungen von verbundenen Unternehmen (1.906 Mio. EUR) sowie Verkäufen von Sachanlagevermögen, im Wesentlichen an verbundene Unternehmen (1.229 Mio. EUR), standen insbesondere Investitionen in Sach- und Finanzanlagevermögen (3.073 Mio. EUR) gegenüber.



Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich im Geschäftsjahr 2025 um 622 Mio. EUR auf –974 Mio. EUR (Vorjahr: –352 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus Nettozugängen von Anleihen, Schuldscheindarlehen und Flugzeug-Leasingverbindlichkeiten (217 Mio. EUR) sowie Zins- (615 Mio. EUR) und Dividendenzahlungen (359 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich Netto-Darlehenszugänge von verbundenen Unternehmen (218 Mio. EUR) aus.

Insgesamt stieg der Wert der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente einschließlich der Salden aus der Finanzierungstätigkeit der Konzerngesellschaften im Berichtsjahr um 237 Mio. EUR auf –1.855 Mio. EUR (Vorjahr: –2.092 Mio. EUR). Der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren sank um 312 Mio. EUR auf 5.132 Mio. EUR (Vorjahr: 5.444 Mio. EUR). Die Liquidität verminderte sich damit um 75 Mio. EUR auf 3.277 Mio. EUR (Vorjahr: 3.352 Mio. EUR).

Vermögenslage

Bilanzsumme sinkt um 204 Mio. EUR

Die Bilanzsumme sank zum 31. Dezember 2025 um 204 Mio. EUR auf 46.097 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 46.301 Mio. EUR). Das Anlagevermögen machte am Jahresende 2025 gegenüber dem Vorjahr unverändert 68 % der Bilanzsumme aus.

Aktiva

Anlagevermögen sinkt um 121 Mio. EUR

Das Anlagevermögen sank zum 31. Dezember 2025 um 121 Mio. EUR auf 31.159 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 31.280 Mio. EUR). Der Bilanzposten Flugzeuge lag mit 7.368 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 7.371 Mio. EUR). Dabei glichen sich der Abgang von Flugzeugen und geleistete Anzahlungen auf neue Flugzeuge annähernd aus. Das Finanzanlagevermögen reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 um 222 Mio. EUR. Die bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH durchgeführten Kapitalrückführungen überstiegen die im Geschäftsjahr durchgeführten Kapitalerhöhungen um 260 Mio. EUR. Auch die Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen lag mit 724 Mio. EUR unter den Rückzahlungen von Ausleihungen an verbundenen Unternehmen (930 Mio. EUR). Gegenläufig wirkte die Einbuchung der Anteile an der Italia Trasporto Aereo S.p.A (ITA Airways) in Höhe von 326 Mio. EUR als Joint Venture.

Umlaufvermögen steigt um 145 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen stieg um 145 Mio. EUR auf 10.954 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 10.809 Mio. EUR). Der Anstieg bei den Vorräten und den übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen fiel höher aus als der Rückgang bei den flüssigen Mitteln, Wertpapieren und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

T084 Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	392	329
Flugzeuge	7.368	7.371
Übrige Sachanlagen	154	113
Finanzanlagen	23.245	23.467
Anlagevermögen	31.159	31.280
Vorräte	448	371
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	592	638
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.770	2.223
Wertpapiere	5.132	5.444
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.012	2.133
Umlaufvermögen	10.954	10.809
Rechnungsabgrenzungsposten	179	183
Aktive latente Steuern	3.698	4.019
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	107	10
Bilanzsumme	46.097	46.301
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.068
Kapitalrücklage	395	318
Gewinnrücklagen	7.515	7.867
Bilanzgewinn	396	359
Eigenkapital	11.376	11.612
Rückstellungen	9.155	8.471
Anleihen	6.679	6.992
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	472	498
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente	3.264	3.145
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.900	10.062
Übrige Verbindlichkeiten	5.210	5.487
Verbindlichkeiten	25.525	26.184
Rechnungsabgrenzungsposten	41	34
Bilanzsumme	46.097	46.301



Passiva

Eigenkapital sinkt um 236 Mio. EUR

Das Eigenkapital betrug zum 31. Dezember 2025 11.376 Mio. EUR und lag damit 236 Mio. EUR unter dem Vorjahr (31. Dezember 2024: 11.612 Mio. EUR). Der Rückgang des Eigenkapitals ist im Wesentlichen auf die im Geschäftsjahr ausbezahlte Dividende in Höhe von 359 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten eine Kapitalerhöhung in Höhe von 7 Mio. EUR sowie das Wandlungsrecht der im Geschäftsjahr begebenen Wandelanleihe in Höhe von 72 Mio. EUR.

Die Eigenkapitalquote reduzierte sich um 0,4 Prozentpunkte auf 24,7 % (31. Dezember 2024: 25,1 %). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Anhang. [↗ Erläuterung 33.](#)

Langfristiges Fremdkapital steigt um 395 Mio. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital erhöhte sich um 395 Mio. EUR auf 13.884 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 13.489 Mio. EUR). Dies ist einerseits auf einen Anstieg bei den Pensionsrückstellungen infolge einer negativen Marktentwicklung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen bestehenden Deckungsvermögen und andererseits auf den Erwerb langfristiger Anleihen zurückzuführen.

Der Rückgang von Eigenkapital und kurzfristigem Fremdkapital konnte durch einen Anstieg des langfristigen Fremdkapitals nicht kompensiert werden. Die Zusammensetzung der Bilanz hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert. Bei gesunkener Bilanzsumme lag der Anteil langfristiger Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) an der Bilanzsumme zum 31. Dezember 2025 bei 55 % und damit knapp über dem Vorjahr (31. Dezember 2024: 54 %). Das Anlagevermögen war zum 31. Dezember 2025 zu 81 % durch langfristige Mittel gedeckt (31. Dezember 2024: 80 %).

Kurzfristiges Fremdkapital sinkt um 363 Mio. EUR

Das kurzfristige Fremdkapital lag zum 31. Dezember 2025 mit 20.837 Mio. EUR um 363 Mio. EUR unter dem Wert vom Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 21.200 Mio. EUR). Der Rückgang bei den übrigen Verbindlichkeiten konnte durch den Anstieg bei den Rückstellungen nicht kompensiert werden.

Nettoverschuldung steigt um 161 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung stieg um 161 Mio. EUR auf 3.286 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 3.125 Mio. EUR). Der Rückgang bei den Anleihen (–313 Mio. EUR) und den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (–26 Mio. EUR) wurde durch den Rückgang bei den flüssigen Mitteln (–121 Mio. EUR) und den Wertpapieren (–312 Mio. EUR) überkompensiert.

Weitere Angaben

Risikobericht

Die Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die Geschäftsentwicklung des im Konzernabschluss dargestellten Geschäftsfelds Passagier-Airlines. An den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. [↗ Geschäftsfeld Passagier-Airlines.](#)

Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Passagier-Airlines dargestellten Sachverhalten. [↗ Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.](#)

Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der im Konzernabschluss dargestellten Lufthansa Airlines. An der Geschäftsentwicklung ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, finden sich im [↗ Prognosebericht.](#)



Konzernabschluss

257 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

257 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

258 Konzernbilanz

259 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

260 Konzern-Kapitalflussrechnung

261 Konzernanhang

261 Allgemeine Angaben

276 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

285 Erläuterungen zur Konzernbilanz

285 Aktiva

298 Passiva

317 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

321 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

324 Sonstige Erläuterungen

341 Zusammensetzung des Konzerns

347 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

352 Übrige Anteile

355 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

**356 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr 2025

T085 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	Anhang	2025	2024
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3	32.325	31.439
Andere Betriebserlöse	4	7.272	6.142
Umsatzerlöse		39.597	37.581
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	858	954
Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	6	2.204	2.232
Materialaufwand	7	-23.581	-22.399
Personalaufwand	8	-9.667	-9.036
Abschreibungen ²⁾	9	-2.407	-2.378
Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾	10	-5.235	-5.412
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		1.769	1.542
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	159	86
Übriges Beteiligungsergebnis	11	102	103
Zinserträge	12	331	441
Zinsaufwendungen	12	-547	-590
Übrige Finanzposten	13	106	-6
Finanzergebnis		151	34
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen		1.920	1.576
Ertragsteuern	14	-564	-176
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen		1.356	1.400
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	15	7	-7
Ergebnis nach Ertragsteuern		1.363	1.393
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		24	13
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		1.339	1.380
„Unverwässertes“/„verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	16	1,12	1,15

¹⁾ Darin enthalten 26 Mio. EUR (Vorjahr: 40 Mio. EUR) aus Zuschreibungen auf langfristige Forderungen und der Auflösung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

²⁾ Darin enthalten 2 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 37 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für das Geschäftsjahr 2025

T086 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	Anhang	2025	2024
Ergebnis nach Ertragsteuern		1.363	1.393
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge			
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung			
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	34	-115	35
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert	34, 45	5	19
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	34	-1.483	1.048
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	34	119	-79
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	23	-34	13
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		-4	3
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	34	331	-243
		-1.181	796
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung			
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	35	544	177
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert		-6	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	34	7	-4
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	34	-368	73
		177	247
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern		-1.004	1.043
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)		359	2.436
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge		19	15
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge		340	2.421



Konzernbilanz

zum 31. Dezember 2025

T087 Konzernbilanz – Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	17	1.021	1.016
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	18	331	321
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19, 22	19.820	18.828
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	20	2.270	2.154
Übriges Sachanlagevermögen ²⁾	21, 22	3.317	2.958
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	23	1.034	597
Übrige Beteiligungen	24, 45	293	266
Langfristige Wertpapiere	24, 45	22	21
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	25, 45	1.533	852
Derivative Finanzinstrumente	45	238	821
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	47	55
Ertragsteuerforderungen		46	165
Latente Steueransprüche	14	2.264	2.682
Langfristige Vermögenswerte		32.236	30.736
Vorräte	26	1.645	1.606
Vertragsvermögenswerte	27	449	395
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	28, 45	4.586	4.257
Derivative Finanzinstrumente	45	340	803
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	267	254
Ertragsteuerforderungen		322	501
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	30, 45	6.988	6.698
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	31, 45	1.160	1.790
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	32	401	12
Kurzfristige Vermögenswerte		16.158	16.316
Bilanzsumme		48.394	47.052

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

²⁾ Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2024: 30 Mio. EUR) enthalten.

T087 Konzernbilanz – Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Gezeichnetes Kapital	33	3.070	3.068
Kapitalrücklagen	34	269	265
Gewinnrücklagen	34	6.553	5.477
Übrige neutrale Rücklagen	34	1.757	2.732
Anteile der Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		11.649	11.542
Nicht beherrschende Anteile		62	52
Eigenkapital		11.711	11.594
Pensionsrückstellungen	35	2.364	2.692
Sonstige Rückstellungen	36	821	791
Finanzschulden	37, 45	12.106	11.413
Vertragsverbindlichkeiten	38	25	8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		47	39
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	39	42	43
Derivative Finanzinstrumente	45	743	332
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	594	559
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		16.742	15.877
Sonstige Rückstellungen	36	1.147	1.056
Finanzschulden	37, 45	2.421	2.810
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41, 45	6.121	6.003
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	40	5.389	5.183
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	40	3.084	2.954
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	42	781	709
Derivative Finanzinstrumente	45	462	272
Ertragsteuerverpflichtungen		536	594
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	32	-	-
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		19.941	19.581
Bilanzsumme		48.394	47.052

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

zum 31. Dezember 2025

T088 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Neutrale Rücklagen				Summe neutrale Rücklagen	Gewinn- rücklagen	Anteil der Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minder- heitenanteile	Gesamt Eigenkapital
			Marktbewer- tung Finanz- instrumente	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Neubewer- tungsrücklage (Sukzessiv- erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen					
in Mio. €											
Stand am 31.12.2023	3.063	258	560	1.009	236	346	2.151	4.187	9.659	50	9.709
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	1.380	1.380	13	1.393
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	746	35	-	14	795	246	1.041	2	1.043
Gesamtergebnis für die Periode	-	-	746	35	-	14	795	1.626	2.421	15	2.436
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	8	8	-	8	-	8
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	-	-	-23	-	-	-	-23	23	-	-	-
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-199	-	-	-	-199	-	-199	-	-199
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	5	7	-	-	-	-	-	-	12	-	12
Dividenden an Lufthansa Aktionärinnen und Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-359	-359	-13	-372
Stand am 31.12.2024	3.068	265	1.084	1.044	236	368	2.732	5.477	11.542	52	11.594
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	1.339	1.339	24	1.363
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-1.032	-115	-	-33	-1.180	181	-999	-5	-1.004
Gesamtergebnis für die Periode	-	-	-1.032	-115	-	-33	-1.180	1.520	340	19	359
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	8	8	-	8	-	8
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	-	-	85	-	-	-	85	-85	-	-	-
In die Anschaffungskosten von nichtfinanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	112	-	-	-	112	-	112	-	112
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	2	4	-	-	-	-	-	-	6	-	6
Dividenden an Lufthansa Aktionärinnen und Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-359	-359	-9	-368
Stand am 31.12.2025	3.070	269	249	929	236	343	1.757	6.553	11.649	62	11.711



Konzern-Kapitalflussrechnung

für das Geschäftsjahr 2025

T089 Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	Anhang	2025	2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		1.790	1.668
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾		1.927	1.569
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	6, 9	2.406	2.383
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		114	111
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen ¹⁾	6, 10	-96	-182
Beteiligungsergebnis	11	-261	-189
Zinsergebnis	12	216	149
Erstattete/gezahlte Ertragsteuern	14	61	-181
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	44	-434	-244
Veränderung Trade Working Capital		238	525
Veränderung übriger Aktiva/Passiva		-134	-49
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit		4.037	3.892
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17, 18, 19, 21	-4.232	-3.657
Investitionen in Finanzanlagen	23, 24	-46	-86
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	20	-243	-241
Einzahlungen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		1	6
Einzahlungen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	49	36	376
Auszahlungen für Käufe/Kapitalerhöhungen von/ bei nicht konsolidierten Anteilen	23, 24, 44	-358	-76
Einzahlungen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		1.572	878
Zinseinnahmen	12	367	294
Erhaltene Dividenden		122	114
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit		-2.781	-2.392

T089 Konzern-Kapitalflussrechnung (Fortsetzung)

in Mio. €	Anhang	2025	2024
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		-11.969	-15.470
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		11.731	15.537
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen		-3.019	-2.325
Aufnahme Finanzschulden	44	2.266	2.225
Rückführung Finanzschulden	44	-2.748	-2.745
Gewinnausschüttung		-368	-372
Zinsausgaben und ähnliche Zahlungen	12	-788	-558
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		-1.638	-1.450
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		-620	117
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		-10	5
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	31	1.160	1.790
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	30	6.988	6.698
Flüssige Mittel		8.148	8.488
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel		-340	223

¹⁾ Einschließlich Ergebnis aus nicht fortgeführten Tätigkeiten.



Konzernanhang

Deutsche Lufthansa AG 2025

Allgemeine Angaben

1. Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, dessen Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2025 in drei Geschäftsfeldern organisiert waren: Passagier-Airlines, Logistik und Technik.

Die in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragene Deutsche Lufthansa AG (HRB 2168) hat ihren Sitz in Köln, Deutschland.

Die nach § 161 AktG geforderte Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde abgegeben und den Aktionärinnen und Aktionären im Internet unter www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde gemäß den in der Europäischen Union (EU) anzuwendenden IFRS Accounting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt.

Ergänzend wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Sämtliche vom IASB herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Deutschen Lufthansa AG angewendeten IFRS wurden von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird in Mio. EUR aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind beibehalten worden. Die ab dem 1. Januar 2025 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen hatten keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Im Januar 2025 hat die Lufthansa Group 41 % der Anteile an Italia Trasporto Aereo S.P.A. (ITA Airways) erworben. Aufgrund der Gesellschafterrechte, die der Deutschen Lufthansa AG zustehen, ist ITA Airways als Joint Venture einzustufen. Die Gesellschaft wird daher als at-equity bewertete Beteiligung in den Konzernabschluss einbezogen. Darüber hinaus gab es keine wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis ([↗ Erläuterung 49](#)).

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat den Konzernabschluss 2025 am 24. Februar 2026 aufgestellt, dem Aufsichtsrat zur Prüfung und Billigung vorgelegt und zur Veröffentlichung freigegeben.

2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Erstmals im Geschäftsjahr anzuwendende IFRS Accounting Standards und Interpretationen (IFRIC) sowie Änderungen von Standards und Interpretationen

T090 IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2025)

Änderungen an IAS 21, Mangel an Umtauschbarkeit

Änderung an IAS 21, Mangel an Umtauschbarkeit

Die Anwendung dieser Änderung hatte keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende IFRS Accounting Standards und Interpretationen (IFRIC) sowie Änderungen von Standards und Interpretationen

Folgende Standards und Änderungen zu Standards wurden bereits von der Europäischen Union übernommen, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2025 anzuwenden:



T091 IFRS-Verlautbarung (von EU übernommen)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7, Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	01.01.2026
Jährliche Verbesserungen der IFRS, Volume 11	01.01.2026
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7, Verträge über naturabhängige Stromversorgung	01.01.2026
IFRS 18, Darstellung und Angaben im Abschluss	01.01.2027

Die genannten geänderten IFRS Accounting Standards haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine beziehungsweise keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Das IASB hat die folgenden weiteren Änderungen von IFRS Accounting Standards verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2025 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und für die bisher noch kein EU-Endorsement vorliegt:

T092 IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
IFRS 19, Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht – Angaben	01.01.2027
Anpassungen an IFRS 19, Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht – Angaben	01.01.2027
Anpassungen an IAS 21, Auswirkungen von Wechselkursänderungen: Umrechnung in eine hyperinflationäre Berichtswährung	01.01.2027

IFRS 18, Darstellung und Angaben im Abschluss

Der IASB hat am 9. April 2024 den neuen Rechnungslegungsstandard IFRS 18 zur Darstellung des Abschlusses und zugehöriger Anhangangaben veröffentlicht. Die wichtigsten Neuerungen beziehen sich auf:

- die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung,
- neu aufzunehmende Angaben im Abschluss für bestimmte Leistungskennzahlen, die auch außerhalb des Abschlusses eines Unternehmens kommuniziert werden (sog. „management-defined performance measures“ [MPMs]),
- die Verwendung des operativen Ergebnisses als Ausgangspunkt zur Ermittlung des Operativen Cashflows in der Kapitalflussrechnung und
- erweiterte Grundsätze zur Aggregation und Disaggregation, die für die primären Berichtsbestandteile („Primary Financial Statements“) und den Anhang im Allgemeinen gelten.

IFRS 18 wird künftig IAS 1 ersetzen, jedoch werden viele der bestehenden Grundsätze des IAS 1 in IFRS 18 beibehalten. IFRS 18 wird sich nicht auf den Ansatz oder die Bewertung im Abschluss auswirken, durch eine neue GuV-Struktur aber gegebenenfalls darauf, was ein Unternehmen als operativen Gewinn oder Verlust ausweist.

Die Lufthansa Group hat im Berichtsjahr die potenziellen Auswirkungen von IFRS 18 analysiert und neue Konten strukturell vorbereitet, um notwendige Daten ab dem Jahr 2026 erfassen zu können. Die Analyse hat ergeben, dass die Lufthansa Group keine besonderen Hauptgeschäftstätigkeiten („specified main business activities“) im Sinne des IFRS 18 betreibt. Darüber hinaus wurde unter anderem entschieden, dass Fremdwährungsdifferenzen bei konzerninternen Darlehen im operativen Bereich ausgewiesen werden. Auf inhaltlicher Ebene wurde darüber hinaus ermittelt, dass Ergebnisse aus ineffektiven Sicherungsgeschäften sowie Zinsaufwendungen und -erträge im Zusammenhang mit Steuerpositionen zukünftig nicht mehr im bisherigen Finanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis im Sinne von IFRS 18 darzustellen sind. Wegen fehlender belastbarer Datenlage zum Abschlussstichtag können die quantitativen Auswirkungen auf die zukünftig in der Gewinn- und Verlustrechnung darzustellenden Kategorien sowie auf MPMs derzeit noch nicht verlässlich beziffert werden.

Die übrigen genannten neuen oder geänderten IFRS Accounting Standards haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine beziehungsweise keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.



Die Lufthansa Group hat keine der genannten neuen Vorschriften freiwillig vorzeitig angewendet. Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von überarbeiteten und neuen IFRS erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres und die Eröffnungsbilanz dieser Vergleichsperiode werden in dem Fall so angepasst, als wären die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden. Voraussetzung ist die Übernahme dieser Regelungen durch die EU.

Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wenden für die Erstellung ihrer Jahresabschlüsse einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze an.

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

Neben der allgemeinen Beurteilung der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung spielen für spezifische Ermessensentscheidungen und Schätzungen in der Bilanzierung auch die krisenbedingten Unsicherheiten eine große Rolle. Weltweite sicherheitspolitische Entwicklungen und internationale Handelskonflikte sowie daraus resultierende Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen stellen ein Risiko für die weitere Entwicklung des Geschäfts dar. Gleiches gilt für Maßnahmen und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Derartige geopolitische Unsicherheiten und deren wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der gesamten Luftfahrtindustrie und der Lufthansa Group dar, das sich in ungünstigen Angebotssituationen auf der Beschaffungsseite beziehungsweise Nachfrageveränderungen auf der Absatzseite und damit einhergehenden nachteiligen Preisentwicklungen manifestieren kann.

Basis für die wesentlichen Schätzannahmen zur Bewertung bilanzierter Vermögenswerte und Schulden bildeten unter anderem die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns. Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der zuvor genannten Krisen besonders stark betroffen sein können, sind:

- die Werthaltigkeit der Firmenwerte ([↗ Erläuterung 17](#)) und Beteiligungen ([↗ Erläuterung 23](#)), die in hohem Maße vom Erreichen der geplanten Ergebnisse abhängen,
- die Werthaltigkeit der Flugzeuge ([↗ Erläuterung 19](#)), die insbesondere durch den profitablen Betrieb der Flotte bestimmt wird.
- Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ([↗ Erläuterung 14](#)), insbesondere auf die entstandenen Verlustvorträge, Überlegungen über längerfristige Nutzungsmöglichkeiten angestellt.
- Die Bilanzierung von Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen sowie aus noch nicht genutzten Flugdokumenten ([↗ Erläuterung 40](#)) sind auch vom Einlöse- beziehungsweise Nutzungsverhalten der Kundinnen und Kunden abhängig. Diesbezügliche Einschätzungen sind mit Unsicherheiten behaftet und für die Bewertung von Meilenguthaben sowie die Schätzung der erwarteten Beträge aus der unterbliebenen Nutzung von Flugdokumenten und Meilen von Bedeutung.

Die zuvor genannten Bilanzierungsbereiche könnten auch von Nachfragerückgängen bei Flugreisen oder höheren Kosten aufgrund klimabezogener Aspekte betroffen sein. Insbesondere bestehen Unsicherheiten darüber, inwieweit regulatorische Bestrebungen im Zusammenhang mit der Klimaschutzdiskussion zu höheren Kosten in der Lufthansa Group führen werden beziehungsweise in welchem Umfang höhere Kosten an die Kundinnen und Kunden weitergegeben werden können. Der aktuelle Schwerpunkt im Rahmen der öffentlichen Debatte betrifft den Ausstoß von CO₂. In diesem Zusammenhang wurden in der Unternehmensplanung verbindliche Kosten für den Emissionshandel und Sustainable Aviation Fuel (SAF) berücksichtigt und damit bei der Anwendung von IAS 36 sowie in die Werthaltigkeitsüberlegungen zu aktivierten latenten Steuern einbezogen. Weitere zentrale Elemente im Zuge der geplanten CO₂-Reduzierung sind die laufende und geplante Flottenmodernisierung sowie die Möglichkeiten, CO₂-Kompensationen im Buchungsprozess mitzuerwerben. Im Zusammenhang mit den zuvor genannten Planungen wird unterstellt, dass Sustainable Aviation Fuel in ausreichenden Mengen verfügbar sein wird und dass ein bestimmter Anteil der Kundinnen und Kunden von der Möglichkeit der CO₂-Kompensation Gebrauch machen wird. Klimabezogene Anhaltspunkte für eine wesentliche Änderung der voraussichtlichen Nutzungsdauer für Flugzeuge und Reservetriebwerke sieht die Lufthansa Group nach aktueller Einschätzung nicht. Die Debatte über den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel könnte jedoch die langfristige Nachfrage nach Flugreisen und damit die geplanten Umsatzerlöse negativ beeinflussen. Da diesbezüglich keine konkreten Erkenntnisse vorliegen, wurde für diese Unsicherheiten in der Unternehmensplanung keine explizite Annahme getroffen. Für den mittel- und langfristigen Zeitraum wurde im Zusammenhang mit Werthaltigkeitsüberprüfungen allerdings das vom Branchenverband IATA



(Prognose bis 2035, Stand Juni 2025) unterstellte weitere Marktwachstum nicht berücksichtigt, sondern lediglich auf Inflationseffekte abgestellt, die annahmegemäß zum Teil an die Kunden weitergegeben werden können.

Als grundlegendes Bewertungskonzept wird im Konzernabschluss das Anschaffungskostenprinzip angewendet. Dort, wo die IFRS andere Bewertungskonzepte vorschreiben, werden diese verwendet. In den folgenden Ausführungen zur Bewertung von Aktiv- und Passivposten wird darauf gesondert hingewiesen.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung realisiert.

Passagiertransport und Nebenleistungen

Die Lufthansa Group verkauft Flugtickets und damit verbundene Nebenleistungen im Wesentlichen über Agenten, ihre eigenen Internetseiten oder andere Fluggesellschaften im Rahmen des Interlining. Die Zahlungen werden von der Lufthansa Group über Kreditkartenabrechnungsunternehmen, Agenten oder andere Fluggesellschaften im Regelfall vor der entsprechenden Leistungserbringung vereinnahmt. Forderungen aus der Veräußerung von Flugtickets und Nebenleistungen sind ausschließlich Beträge, die von den zuvor genannten Vertragspartnern zu zahlen sind.

Die Lufthansa Group erfasst zunächst alle Ticketverkäufe als Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die gemäß IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Aufgrund von Tarifbedingungen ist je nach gewähltem Tarif eine Bandbreite von Erstattungsmöglichkeiten für noch nicht erbrachte Leistungen für die Vertragsverbindlichkeit vorgesehen. Die Verbindlichkeiten beinhalten sowohl die abgegrenzten Einnahmen für zukünftige Flüge und Nebenleistungen, die bei dem jeweiligen Ausflug als Umsatz realisiert werden, als auch die Verbindlichkeiten aus Prämienmeilen, die der Kundschaft bei dem jeweiligen Ausflug gutgeschrieben werden. Die Lufthansa Group allokiert den Transaktionspreis auf alle in einem Flugticket identifizierten Leistungsverpflichtungen auf Basis der Einzelveräußerungspreise. Die Einzelveräußerungspreise für Flugsegmente werden anhand der IATA-Regularien bestimmt, die eine Aufteilung des zu entrichtenden Gesamtpreises auf die einzelnen Flugsegmente durch die sogenannte Prorate-Wertermittlung vorsehen. Die so ermittelten Beträge entsprechen der Definition des relativen Einzelveräußerungspreises im Sinne des IFRS 15. Die Einzelveräußerungspreise für Nebenleistungen, die nicht im Flugtarif enthalten sind, sind direkt beobachtbare Preise im Sinne des IFRS 15. Im Durchschnitt dauert es 2,7 Monate (Vorjahr: 2,5 Monate), bis ein Flugkupon realisiert werden kann. Spätestens zwei Jahre nach dem Flugdatum verlieren die Flugtickets ihre Gültigkeit.

Die Lufthansa Group reduziert die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und realisiert Umsatzerlöse für jedes Flugsegment (einschließlich der damit verbundenen Nebenleistungen) zum Zeitpunkt des entsprechenden Ausflugs. Bei Flugscheinen, die mehr als ein Flugsegment beinhalten, wird jedes Flugsegment als gesondert abgrenzbare Leistungsverpflichtung eingestuft, da jedes Flugsegment eigenständig und im Vertragskontext abgrenzbar ist.

Beim Interlining wird der Fluggast für ein (oder mehrere) Flugsegment(e) von einer anderen Fluggesellschaft befördert. Für diese Flugsegmente erfolgt ein Umsatzausweis nur in Höhe der von der befördernden Fluggesellschaft gezahlten Provisionen, da die Lufthansa Group in Bezug auf diese Leistungsverpflichtungen lediglich als Agentin auftritt. Werden von anderen Fluggesellschaften verkaufte Tickets ganz oder teilweise durch die Lufthansa Group ausgeflogen, weist die Lufthansa Group die von den anderen Fluggesellschaften anteilig im Rahmen des Prorate-Verfahrens gutgeschriebenen Ticketerlöse abzüglich der von der ausstellenden Gesellschaft einbehaltenen Provision als Umsatz aus.

Die Lufthansa Group erwartet grundsätzlich nicht, dass sie Anspruch auf einen Betrag aus der Nichtanspruchnahme von Flugdokumenten haben wird, und antizipiert aus diesem Grund den möglichen Nichtausflug eines Segments nicht. Vielmehr wird der erwartete Betrag aus der unterbliebenen Nutzung von Flugdokumenten als Umsatz nur dann erfasst, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Passagiere ihre restlichen Rechte ausüben, gering ist, spätestens, wenn der Verfall der Flugdokumente sicher und bekannt ist. Die Ermittlung erfolgt auf Basis definierter Passagiergruppen.

Die Umsatzerlöse für Prämienmeilen werden zum Zeitpunkt der Übertragung der mit den Prämienmeilen gekauften Güter und Dienstleistungen realisiert. Nach IFRS 15 hat die Erfolgsrealisierung des Meilenverfalls analog zu dem Verlauf der Umsätze aus den nicht verfallenden Leistungsverpflichtungen zu erfolgen. Dementsprechend wird daher ein Zeitraum der Umsatzrealisierung von drei Jahren angenommen und der Umsatz aus voraussichtlich verfallenden Meilen grundsätzlich linear über diesen Zeitraum vereinnahmt.

Logistik

Lufthansa Cargo betreibt eine Flotte von Frachtflugzeugen und vermarktet Frachtkapazitäten auf Passagierflugzeugen von Lufthansa Airlines, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Neben den Erlösen für Standardfrachtdienstleistungen generiert Lufthansa Cargo einen Teil der Umsätze mit Nebenerlösen, die eng mit der Frachtleistung zusammenhängen.

Im Luftfrachtgeschäft hat die Lufthansa Group die gesamte Frachtleistung als eine eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert. Den Vertragspartnern fließt der Nutzen aus der Beförderungsleistung mit jeder Beförderungsstrecke zu, die durch die Fluggesell-



schaft abgeschlossen wird. In diesem Fall erlangt der Kunde die Verfügungsgewalt über den Output des Unternehmens, während der Carrier seine Leistung erbringt. Die entsprechenden Frachterlöse werden daher beim Ausflug jeder einzelnen Frachtstrecke in Höhe der Prorate-Werte realisiert.

Lufthansa Cargo erhält die Gegenleistung für ihre Leistungserbringung üblicherweise nach Durchführung der Beförderung.

Technik

Die eigenständig abgrenzbaren Leistungsverpflichtungen bestehen im Geschäftsfeld Technik im Wesentlichen aus der Erbringung von Wartungs- sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungsdienstleistungen, für die Umsatzerlöse zeitraumbezogen realisiert werden, da üblicherweise die Voraussetzung des IFRS 15.35 (b) erfüllt ist. Bei diesen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Gewinnrealisierung auf Basis einer inputorientierten Fortschrittsmessung auf der Grundlage des Anteils der erbrachten Leistungen am Gesamtvolumen des Kundenauftrags. Infolgedessen kommt es sowohl zum Ausweis von Vertragsvermögenswerten als auch von Vertragsverbindlichkeiten. Die Erlöse werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der in den jährlich aktualisierten Businessplänen ausgewiesenen Marge realisiert.

Teilweise ist es bei den Verträgen im Bereich Technik erforderlich, eigenständig abgrenzbare Dienstleistungen nicht als jeweils einzelne Leistungsverpflichtungen, sondern als eine Reihe gemäß IFRS 15.22 (b) zu bilanzieren.

Der Zugriff auf den Ersatzteil- und Gerätepool von Lufthansa Technik stellt eine weitere wesentliche Leistungsverpflichtung dar, die in Abhängigkeit vom vereinbarten Vertragsmodell entweder zeitraum- oder zeitpunktbezogen realisiert wird. Außerdem beinhaltet ein Teil der Verträge Bereitschaftsverpflichtungen, die zu einer zeitraumbezogenen Umsatzrealisierung führen. Dies ist insbesondere bei Komponentenverträgen der Fall, bei denen die Vergütung in Form einer Pauschale je Flugstunde vereinbart ist. Für derartige Verträge erfolgt die Fortschrittsmessung überwiegend auf Basis der den Kundinnen und Kunden monatlich in Rechnung gestellten Beträge.

Ein wesentlicher Anteil der Verträge im Geschäftsfeld Technik hat mehrjährige Laufzeiten und beinhaltet daher Preisanpassungsklauseln, die jedoch erst dann zu einer Berücksichtigung im Transaktionspreis führen, wenn das Ereignis, das die Preisanpassung auslöst (zum Beispiel Lohnsteigerung), eingetreten ist.

Vertragsanbahnungskosten für Kundenverträge werden nur aktiviert, wenn die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr beträgt.

Weiterführende Angaben zu den Erlösen der Lufthansa Group aus Verträgen mit Kundinnen und Kunden finden sich in den [Erläuterungen 3 und 4](#).

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet beziehungsweise, bei belastenden Verträgen, zum Zeitpunkt der Feststellung.

Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Erstkonsolidierung und Firmenwerte

Die Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen wird nach der Erwerbsmethode vorgenommen. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 zum Erwerbszeitpunkt identifizierten und bewerteten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens den Kosten des Erwerbs gegenübergestellt (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den nicht beherrschenden Anteilen ausgewiesen. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert. Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen nicht beherrschenden Anteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens jährlich auf Wertminderung geprüft. Die vorzunehmenden Werthaltigkeitstests für Firmenwerte werden mittels anerkannter Discounted-Cashflow-Methoden durchgeführt. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der jüngsten Managementplanung zugrunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU). Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2025 verwendeten Prämissen siehe [Erläuterung 17](#).



Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.



Bei einem einmal abgeschriebenem Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.



Abweichend von den beschriebenen Grundsätzen werden Konzernunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa Group unwesentlich ist, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten abzüglich etwaiger Wertminderungen im Konzernabschluss erfasst.

Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden in der jeweiligen funktionalen Währung aufgestellt und vor der Konsolidierung in Euro umgerechnet. Ihre funktionale Währung ist überwiegend die jeweilige Landeswährung, in Einzelfällen weicht die funktionale Währung von der Landeswährung ab. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die in der Konzern-Gewinn- und Verlust- und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge mit den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Sich ergebende Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst und erst bei Verlust der Kontrolle beziehungsweise Abgang der Beteiligung erfolgswirksam gebucht.

Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung entstanden sind, werden in der funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Die Stromgrößen in der Konzern-Kapitalflussrechnung werden zu Jahresdurchschnittskursen, die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zum Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Transaktionsdifferenzen werden erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus der Bewertung von Vermögenswerten und Verpflichtungen, die auf eine andere als die funktionale Währung der Gesellschaft lauten. Kursdifferenzen daraus sind in den Umsatzerlösen (Kursgewinne und -verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen (übrige Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (übrige Kursverluste) enthalten. Kurseffekte aus der Bewertung von langfristigen auf Fremdwährung lautenden Forderungen und Finanzschulden werden im Finanzergebnis erfasst.

Umrechnungsdifferenzen bei Posten, bei denen die Änderungen ihres beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital berücksichtigt werden, werden ebenfalls erfolgsneutral erfasst.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Wechselkurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

T093 Wechselkurse

in EUR	2025		2024	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,57018	0,57123	0,59900	0,61056
CAD	0,62151	0,63375	0,67003	0,67558
CHF	1,07505	1,06748	1,06291	1,04702
CNY	0,12159	0,12338	0,13181	0,12815
GBP	1,14575	1,16958	1,20690	1,18181
HKD	0,10934	0,11370	0,12391	0,11814
INR	0,00947	0,01019	0,01125	0,01103
JPY	0,00544	0,00594	0,00612	0,00608
KRW	0,00059	0,00062	0,00065	0,00068
NOK	0,08479	0,08544	0,08481	0,08603
PLN	0,23681	0,23628	0,23384	0,23238
SEK	0,09252	0,09047	0,08727	0,08746
USD	0,85063	0,88629	0,96209	0,92201

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, konzerninterne Rückstellungen ergebniswirksam aufgelöst. Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit internen Weiterveräußerungen von Fluggerät und Wartungsereignissen – werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.



Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen der Lufthansa Group wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Firmenwerte einem regelmäßigen jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen. Darunter fallen im Wesentlichen einzeln oder im Rahmen von Unternehmenskäufen erworbene Marken und handelbare Start- und Landerechte (Slots). Letztere werden grundsätzlich ohne zeitliche Begrenzung zugeteilt, sofern sie regelmäßig genutzt werden.

Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung des Kaufs oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert.

Wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, werden separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen (IFE) separiert. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten umfangreichen Wartungsarbeiten (zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen und großen Triebwerksüberholungen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern diese die Ansatzkriterien erfüllen. Die Nutzungsdauern und Restbuchwerte der Vermögenswerte werden regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, an den erwarteten Verlauf angepasst.

Im Zuge der aktuellen umfangreichen Retrofit-Programme („Allegris“ und „Swiss Senses“) werden im Lufthansa Konzern in erheblichem Umfang neue Flugsitz- und IFE-Komponenten erworben. Da im Rahmen solcher Programme die ausgebauten Alt-Komponenten vollständig ausgebucht werden, liegen verlässliche Informationen zur tatsächlichen Nutzungsdauer dieser Komponenten vor, wobei wesentliche Abweichungen gegenüber den aus früheren Retrofit-Programmen abgeleiteten und bisher verwendeten Nutzungsdauern in Höhe von sechs Jahren festgestellt werden konnten. Die Nutzungsdauer für Flugsitze und

IFE-Systeme wurde daher mit Wirkung zum 1. Januar 2025 angepasst. Künftig erfolgt die Abschreibung über den kürzeren Zeitraum aus zehn Jahren und der Restnutzungsdauer des jeweiligen Flugzeugs. Bei umfangreichen Retrofit-Maßnahmen bei Flugzeugen, die zum Umrüstungszeitpunkt älter als 16 Jahre sind, erfolgt die Abschreibung über eine Restnutzungsdauer von vier Jahren. Die Anpassung stellt eine Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung gemäß IAS 8.32 dar und wurde prospektiv vorgenommen. Durch die geänderten Nutzungsdauern verminderten sich im Geschäftsjahr 2025 die planmäßigen Abschreibungen um 21 Mio. EUR. Für die Jahre 2026 und 2027 ergeben sich voraussichtlich Entlastungen der planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 8 Mio. EUR beziehungsweise 9 Mio. EUR. Für die darauffolgenden fünf Geschäftsjahre wird sich demgegenüber eine Belastung in Höhe von 14 Mio. EUR ergeben. [➤ Erläuterung 19.](#)

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern und Restbuchwerte werden zugrunde gelegt:

T094 Nutzungsdauern für Sachanlagen

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restbuchwert von 5 %
Separierbare Flugzeugbestandteile und Großwartungsereignisse	3 bis 10 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

Neben den Werthaltigkeitsprüfungen (Impairment-Tests) von Firmenwerten, Slots und Marken werden auch Werthaltigkeitsprüfungen bei einzelnen Sachanlagevermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten durchgeführt, wenn sie nicht mehr für eine zukünftige Nutzung vorgesehen sind, sei es aufgrund von Beschädigungen, Stilllegung oder Verkauf. In diesem Fall werden diese Vermögenswerte einzeln gemäß dem jeweils anzuwendenden Standard



bewertet (Vollabschreibung/Schrottwert oder Verkaufserlös abzüglich Veräußerungskosten). Soweit Verkehrsflugzeuge zum Einsatz in der Gesamtflotte der Lufthansa Group zur Verfügung stehen und keine unmittelbare Veräußerungsabsicht besteht, werden diese für Werhaltungsprüfungen mit den Vermögenswerten der jeweiligen operierenden Einheit zusammengefasst. Die kleinste separierbare Einheit (CGU) im Passagiergeschäft ist dabei der operative Flugbetrieb der Airlines (zum Beispiel Lufthansa Airlines, SWISS). Die Segmente Technik und Logistik bestehen aufgrund der Verbundeffekte zwischen den Geschäftstätigkeiten innerhalb der beiden Segmente jeweils nur aus einer CGU.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Lufthansa Group überprüft immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen auf Wertminderung, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass ihre Buchwerte über ihrem „erzielbaren Betrag“ liegen, wobei der „erzielbare Betrag“ als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) definiert wird. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen oder, im Fall von Flugzeugen, aus allgemeinen externen Informationen zu aktuellen Marktpreisen abgeleitet. Liegt der erzielbare Betrag für einen Vermögenswert unter dem Buchwert, werden sie zum Bilanzstichtag über die planmäßige Abschreibung hinaus zusätzlich außerplanmäßig abgeschrieben.

Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten, der Mittelzuflüsse zugerechnet werden können, die weitgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind, geschätzt. Die ermittelte Zahlungsreihe wird mit einem risikoäquivalenten Zinssatz diskontiert und der erzielbare Betrag proportional zu den Buchwerten der einzelnen Vermögenswerte auf diese verteilt.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung in den Folgeperioden ganz oder teilweise, wird eine entsprechende Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Ersatzteile für Flugzeuge, deren regelmäßige Reparatur wirtschaftlich durchführbar ist, sind als reparaturfähige Ersatzteile dem Bereich der langfristigen Vermögenswerte zuzuordnen.

Die reparaturfähigen Ersatzteile entfallen im Konzern überwiegend auf das Geschäftsfeld MRO. Sie werden im Rahmen von Kundenaufträgen sowie für konzerninterne Zwecke fortwährend ausgetauscht und repariert und dienen dabei als Vorhaltebestand langfristig dem Geschäftszweck. Weitere reparaturfähige Ersatzteile werden von den Fluggesellschaften des Konzerns direkt bevorratet.

Sowohl die MRO-Ersatzteile als auch die Ersatzteile bei den Airlines werden mit ihren Anschaffungs-/Herstellungskosten abzüglich einer planmäßigen Abschreibung bewertet. Das Material im Geschäftsfeld MRO unterliegt einer an der voraussichtlichen Nutzungsdauer der zugrunde liegenden Flugzeugmuster orientierten Abschreibung zwischen fünf und 20 Jahren. Material, das direkt bei den Airlines bevorratet wird, unterliegt einer Abschreibung, die sich am erwarteten Nutzungsende des jeweiligen Flottenmusters orientiert und entsprechend auf Basis erwarteter Restnutzungsdauern ermittelt wird. Ausgangsbasis für die fortentwickelten Buchwerte sind die gleitenden Durchschnittspreise der Materialien.

Leasingverhältnisse

Ein Leasingverhältnis stellt eine Vereinbarung dar, die dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Die Lufthansa Group als Leasingnehmerin mietet bestimmte Vermögenswerte, insbesondere Immobilien und Flugzeuge. Im Bereich Immobilien wird im Wesentlichen Flughafeninfrastruktur angemietet, unter anderem Hangars, Abstell- und Abfertigungsflächen sowie Lounges und Büros. Außerdem werden weitere Bürogebäude und Produktions- und Lagerflächen angemietet. Darüber hinaus werden Flugzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung im Konzern auf Basis von Mietverträgen genutzt. Sofern diese Verträge Zahlungen für Nichtleasingkomponenten beinhalten, werden diese bei der Bilanzierung des Nutzungsrechts nicht berücksichtigt.

Nutzungsrechte werden zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Abschreibungen bewertet und um jede Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten berichtigt. Die Kosten von Nutzungsrechten beinhalten die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie die bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Die Lufthansa Group nimmt das Wahlrecht, immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 auszunehmen, in Anspruch. Zahlungen aufgrund von Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von nicht mehr als zwölf Monaten sowie Leasingvereinbarungen, bei denen das Vertragsvolumen unter 0,1 Mio. EUR liegt, werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.



Nutzungsrechte werden planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Laufzeit des Leasingverhältnisses und erwarteter Nutzungsdauer des Nutzungsrechts abgeschrieben. Die Laufzeit eines Leasingverhältnisses umfasst die unkündbare Grundlaufzeit sowie Zeiträume aus einer Verlängerungsoption, sofern es hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option ausüben wird, beziehungsweise Zeiträume aus einer Kündigungsoption, sofern hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option nicht ausüben wird.

Wenn das Eigentum an dem Leasinggegenstand am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die Lufthansa Group übergeht oder in den Kosten die Ausübung einer Kaufoption berücksichtigt ist, wird das Nutzungsrecht planmäßig linear über die erwartete Nutzungsdauer des Leasinggegenstands abgeschrieben.

Die Überprüfung von Nutzungsrechten auf Wertminderungen erfolgt entsprechend der oben beschriebenen Vorgehensweise für abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Am Bereitstellungsdatum erfasst die Lufthansa Group die Leasingverbindlichkeiten zum Barwert der über die Laufzeit des **Leasingverhältnisses** zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingzahlungen beinhalten feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu erhaltender Leasinganreize, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, und Beträge, die voraussichtlich im Rahmen von Restwertgarantien entrichtet werden müssen. Die Leasingzahlungen umfassen ferner den Ausübungspreis einer Kaufoption oder Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung, wenn die Ausübung der Kauf- oder Kündigungsoption durch den Leasingnehmer als hinreichend sicher gilt.

Die Lufthansa Group hat Leasingverträge abgeschlossen, die Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten, insbesondere bei Immobilien. Sie trifft bei der Beurteilung, ob hinreichende Sicherheit besteht, dass die Option zur Verlängerung beziehungsweise zur Kündigung des Leasingverhältnisses ausgeübt oder nicht ausgeübt wird, Ermessensentscheidungen. Bei der Bestimmung der Vertragslaufzeiten werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder zur Nichtausübung von Kündigungsoptionen bieten. Nach dem Bereitstellungsdatum bestimmt die Lufthansa Group die Laufzeit des Leasingverhältnisses erneut, wenn ein signifikantes Ereignis oder eine Änderung von Umständen eintritt.

Variable Leasingzahlungen, die nicht an einen Index oder Referenzzins gekoppelt sind, werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der das Ereignis oder die Bedingung eingetreten ist, das oder die diese Zahlung auslöst.

Leasingzahlungen werden regelmäßig mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst. Zur Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes werden Referenzzinssätze aus laufzeitadäquaten risikolosen Zinssätzen in wesentlichen Ländern beziehungsweise Währungen herangezogen. Die jeweiligen Referenzzinssätze werden um eine Kreditrisikoprämie erhöht.

Tritt die Lufthansa Group als Leasinggeberin auf, so klassifiziert sie die Leasingverhältnisse als Operating Leasing oder Finanzierungsleasing. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird ein Leasingverhältnis als Operating Leasing eingestuft.

Als Leasinggeberin bei einem Operating Leasing weist die Lufthansa Group das Leasingobjekt als Vermögenswert zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Sachanlagen aus. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden unter den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeigt. Die Lufthansa Group vermietet einige ihrer Immobilien und Triebwerke. Finanzierungsleasings existieren derzeit nicht bei der Lufthansa Group.

Die Bilanzierungsfolgen aus Sale-and-Lease-back-Transaktionen unterscheiden sich in Abhängigkeit davon, ob ein Verkauf vorliegt oder nicht. Zur Beurteilung ist mithilfe der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Erfüllung einer Leistungsverpflichtung vorliegt. Liegt ein Verkauf vor, bucht der Leasingnehmer das verkaufte Leasingobjekt aus und setzt stattdessen ein Nutzungsrecht an. Ein Verkaufsgewinn oder -verlust darf nur in Höhe des Betrags vereinnahmt werden, der sich auf die an den Leasinggeber transferierten Rechte bezieht. Der verbleibende Betrag reduziert den Buchwert des erfassten Nutzungsrechts. Sollte der Verkaufspreis nicht dem beizulegenden Zeitwert des Leasingobjekts entsprechen oder die nachfolgenden Zahlungen keine marktgerechten Konditionen aufweisen, sind Korrekturen vorzunehmen. Sind die Konditionen unter dem Marktniveau angesiedelt, ist die Differenz als vorausgezahlte Leasingzahlung zu behandeln, liegen sie über dem Marktniveau, ist die Differenz als Darlehen des Leasinggebers zu bilanzieren. Liegt nach Prüfung der Kriterien in IFRS 15 kein Verkauf vor, bilanziert der Leasingnehmer den Vermögenswert weiterhin unverändert und erfasst eine finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Transferpreises, die nach IFRS 9 zu bilanzieren ist.

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf die Lufthansa Group entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise



Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt.

Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte werden in der Lufthansa Group nach IFRS 9 in die Kategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, „zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit und ohne Recycling)“ sowie in „derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ besteht aus finanziellen Vermögenswerten, die Fremdkapitalinstrumente darstellen und deren Geschäftsmodell darin besteht, bis zur Endfälligkeit gehalten zu werden. Daneben weisen diese Instrumente festgelegte Zahlungsmodalitäten auf und stehen im Einklang mit dem Zahlungsstromkriterium, also der vertraglichen Vereinnahmung von Zins und Tilgung. Bei der Lufthansa Group fallen unter diese Position insbesondere Forderungen und Ausleihungen sowie Kassen- und Bankbestände. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

In die Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ fallen Fremdkapitalinstrumente, deren Geschäftsmodell weder im Halten noch im Verkaufen liegt, oder solche, die die Zahlungsstrombedingung nicht erfüllen. Dies ist bei der Lufthansa Group in der Regel nicht der Fall. Daneben sind Eigenkapitalinstrumente grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen, sodass bei der Lufthansa Group in der Regel Aktien und Beteiligungen, die Finanzinstrumente darstellen, in dieser Kategorie erfasst werden. Derivate, die die Voraussetzung des Hedge Accounting nicht erfüllen, fallen ebenfalls in diese Kategorie.

Fremdkapitalinstrumente werden als „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)“ klassifiziert, wenn das Geschäftsmodell dieser Instrumente sowohl im Halten als auch im Verkaufen liegt und die Zahlungsstrombedingung als erfüllt gilt. Bei der Lufthansa Group trifft dies insbesondere auf Wertpapiere in der strategischen Geldanlage zu.

Für Eigenkapitalinstrumente kann ein instrumentenspezifisches Wahlrecht getroffen werden, das jeweilige Instrument als „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)“ zu klassifizieren. Derzeit wird von diesem Wahlrecht kein Gebrauch gemacht.

In beiden Fällen werden auch die dazugehörigen latenten Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Lufthansa Group schließt zur ökonomischen Sicherung Derivate ab, die der Kategorie „**Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung**“ zugeordnet werden, falls alle Voraussetzungen für das Hedge Accounting erfüllt sind.

Finanzinstrumente werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung, zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden mit Ausnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Transaktionspreis bewertet. Bei finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ werden die Transaktionskosten aufwandswirksam erfasst.

Langfristige unter- beziehungsweise nicht verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Folgebewertung des Finanzinstruments richtet sich nach der entsprechenden Klassifizierung, entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode oder zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam über die GuV oder erfolgsneutral im Eigenkapital.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Ansprüche auf Zahlung erlöschen oder uneinbringlich werden oder der finanzielle Vermögenswert auf eine dritte Partei übertragen wird. Eine signifikante Änderung der vertraglichen Konditionen eines zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstruments führt zu seiner Ausbuchung und zum Ansatz eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Nicht signifikante Änderungen führen zu einer Anpassung des Buchwerts ohne Ausbuchung des finanziellen Vermögenswerts.

In Fremdwährung valutierte Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden Wertberichtigungen gebildet und diese Forderungen entsprechend mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Nach



IFRS 9 wird bereits bei Zugang einer Forderung ein erwarteter Verlust erfasst, der das Kreditrisiko der Forderung vor dem Eintreten eines Ausfallereignisses berücksichtigt. Ein externes Kreditrisiko liegt für die Lufthansa Group insbesondere im Forderungsportfolio aus Lieferungen und Leistungen vor, für das ein erwarteter Verlust bilanziert wird.

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen. Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Die Lufthansa Group setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreissrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. [↗ Erläuterung 45.](#)

Zu Absicherung des Devisenänderungsrisikos werden Termingeschäfte abgeschlossen. Die Steuerung des Zinsrisikos erfolgt mittels Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Optionskombinationen in Rohöl und Gasöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang werden darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Jet-Fuel-Terminkontrakten abgeschlossen.

Sicherungsgeschäfte dienen entweder der Absicherung beizulegender Zeitwerte (Fair Value Hedge) oder der Absicherung künftiger Cashflows (Cashflow Hedge).

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IFRS 9 sind, haben die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in den entsprechenden Rücklagenpositionen erfasst. Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt der Fälligkeit des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet. In allen anderen Fällen wird der im Eigenkapital angesammelte Wert bei Fälligkeit des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten, die als Fair Value Hedge designiert sind, gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten

Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung nahezu vollständig aus.

Derivate, die die Voraussetzungen des Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ ausgewiesen. Eine Veränderung des beizulegenden Zeitwerts wird dann unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dies kommt bei der Lufthansa Group in der Regel dann vor, wenn das der Sicherung zugrunde liegende Exposure beziehungsweise Grundgeschäft nicht verlässlich bewertet werden kann oder das Exposure im Laufe der Sicherung vorzeitig weggefallen ist.

Auch „eingebettete Derivate“ sind, soweit eine Trennung vom finanziellen Basiskontrakt nötig, aber nicht möglich ist, gemeinsam mit diesem für Bewertungszwecke als Handelsgeschäfte anzusehen. Marktwertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik der Lufthansa Group ([↗ Erläuterung 45](#)) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreissrisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen** gegenüber Dritten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Finanzgarantien werden im Rahmen der Folgebewertung entweder der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet oder alternativ zum höheren Betrag aus dem ursprünglich angesetzten Betrag abzüglich, soweit zutreffend, der kumulierten, in Übereinstimmung mit IFRS 15 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen beziehungsweise dem nach IAS 37 ermittelten Wert der vertraglichen Verpflichtung bewertet.

Emissionszertifikate

CO₂-Emissionszertifikate werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert und unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen. Sowohl entgeltlich erworbene als auch frei zugewiesene Rechte werden zu Anschaffungskosten bewertet; eine planmäßige Abschreibung findet nicht statt.

Vertragsvermögenswerte und Forderungen

Vertragsvermögenswerte stellen vertragliche Ansprüche auf den Erhalt von Zahlungen von Kundinnen und Kunden dar, bei denen die vertraglichen Leistungsverpflichtungen bereits erfüllt wurden, aber noch kein unbedingter Zahlungsanspruch entstanden ist. Forderungen werden ausgewiesen, wenn der Anspruch auf den Erhalt der Gegenleistung keiner Bedingung mehr unterliegt. Dies geschieht in der Regel, wenn der Konzern vertraglich berechtigt ist, eine Rechnung an die Kundin oder den Kunden auszustellen. Die Vertragsvermögenswerte betreffen im Wesentlichen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträge für Technik- und



EDV-Leistungen. Im Hinblick auf erwartete Zahlungsausfälle erfolgen Wertberichtigungen auf die jeweiligen Bruttobeträge.



Vorräte

Der Posten „Vorräte“ umfasst Vermögenswerte, die im Rahmen der Produktion oder der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe), bezogene Waren, unfertige und fertige Erzeugnisse sowie darauf geleistete Anzahlungen. Insbesondere werden unter dieser Position Flugzeugersatzteile ausgewiesen, bei denen eine Weiterveräußerungsabsicht besteht beziehungsweise die im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten bei Normalproduktivität. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt. Soweit Indikatoren für zukünftige Nichtgängigkeiten vorliegen, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate hochwahrscheinlich ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Abschreibbare Vermögenswerte werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und die Fortschreibung des Buchwerts für nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird ausgesetzt, sobald sie als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft wurden. Während der ermittelte Abschreibungsbedarf aus der letztmaligen Bewertung vor Umgliederung unter den außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst wird, werden jegliche Folgebewertungseffekte der ausgewiesenen kurzfristigen Vermögenswerte mit Verkaufsabsicht, beispielsweise aufgrund schwankender Wechselkurse, innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträge erfasst.

Aufgegebene Geschäftsbereiche sind nicht im Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen enthalten und werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in einem gesonderten Posten als Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen dargestellt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristig liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise zum Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

Pensionsrückstellungen

Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.

Für die Bewertung sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau sowie die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung beruht auf anerkannten biometrischen Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen. Für die Bestimmung des Zinssatzes für die Euro-Währungszone werden Anleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der Ratingagenturen Moody's Investor Service, Fitch Ratings oder Standard & Poor's Rating Services herangezogen. Aufgrund der Marktenge lang laufender Unternehmensanleihen werden zur Verbesserung des Schätzverfahrens die Renditen von Anleihen öffentlicher Emittenten der Eurozone im Rahmen einer Extrapolation im Bereich langer Laufzeiten ergänzend herangezogen.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der



Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand und Effekte aus Planabgeltungen werden sofort erfolgswirksam erfasst.

Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Marktwert der den individuellen Kapitalkonten zugerechneten Vermögenswerte zum Stichtag, wobei ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalls zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge, bewertet unter Berücksichtigung der Prämissen der Leistungspläne, erfolgt. Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise die leistungsempfangende Person die finanziellen Risiken übernimmt, werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, der zum Bilanzstichtag zuverlässig geschätzt werden kann.

Die Rückstellungshöhe wird gemäß bestmöglicher Schätzung festgelegt. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Rückstellungen für Wartungsverpflichtungen aus Leasingverträgen werden auf Basis der vertraglichen Wartungs- beziehungsweise Ausgleichszahlungsverpflichtungen unter Berücksichtigung des aktuellen Wartungszustands im Vergleich zu dem vereinbarten Zustand bei Rückgabe gebildet.

Rückstellungen für Einreichungsverpflichtungen von Emissionszertifikaten werden auf Basis der durchschnittlichen Anschaffungskosten der Zertifikate ermittelt, die für die Einreichung im jeweiligen Register vorgesehen sind. Werden zur Abdeckung der Abgabeverpflichtung Termingeschäfte auf Emissionsrechte abgeschlossen, fließen diese mit den vereinbarten Terminkursen in die Ermittlung der Rückstellung ein. Darüber hinaus bestehende Unterdeckungen werden zum Marktwert am Bilanzstichtag in die Rückstellungsbildung einbezogen.

Das Management analysiert regelmäßig die aktuellen Informationen zu Rechtsrisiken und bildet Rückstellungen für wahrscheinliche Verpflichtungen. Diese Rückstellungen decken die geschätzten Zahlungen an die Kläger, die Gerichts- und Verfahrenskosten, die Kosten für Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte hinzugezogen. Im Rahmen der Entscheidung über die Notwendigkeit einer Rückstellung für Prozesse berücksichtigt das Management die Wahrscheinlichkeit eines ungünstigen Ausgangs und die Möglichkeit, die Höhe der Verpflichtung ausreichend verlässlich zu schätzen. Die Erhebung einer Klage, die formale Geltendmachung eines Anspruchs gegen den Konzern oder die Angabe eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittlungsmöglichkeiten bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen werden erfasst, wenn zumindest eine faktische Verpflichtung zu entsprechenden Maßnahmen vorliegt. Voraussetzung dafür ist ein beschlossener formaler Restrukturierungsplan, der den betroffenen Geschäftsbereich beziehungsweise den betroffenen Teil eines Geschäftsbereichs, den Standort und die Anzahl der betroffenen Mitarbeitenden sowie die detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und den Zeitplan enthält. Zusätzlich müssen den betroffenen Mitarbeitenden die Eckpunkte des Plans mitgeteilt worden sein. Die Rückstellungen für Restrukturierung beinhalten nur die den Restrukturierungsmaßnahmen direkt zuordenbaren Aufwendungen, die notwendig für die Restrukturierung sind und nicht mit dem zukünftigen operativen Geschäft in Verbindung stehen. Dies sind zum Beispiel Aufwendungen für Abfindungszahlungen an Mitarbeitende.

Rückstellungen für drohende Verluste aus bestehenden Verträgen werden auf Basis der erwarteten zukünftigen direkt zurechenbaren Kosten und Erträge sowie eventueller Möglichkeiten zur vorzeitigen Beendigung der betroffenen Vertragsverhältnisse gebildet.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.



Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.



Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt, wobei der beizulegende Zeitwert im Regelfall dem Buchwert entspricht.



In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinismethode.

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus **aktienbasierten Vergütungen mit Barausgleich** wird eine nach IFRS 2 vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Der beizulegende Zeitwert wird bei der erstmaligen Erfassung sowie zu jedem Abschlussstichtag und am Erfüllungstag bewertet. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt mithilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation. Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungen mit **Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente** werden unter Anwendung eines geeigneten Bewertungsmodells mit dem beizulegenden Zeitwert zu dem Zeitpunkt bewertet, zu dem die Gewährung erfolgt. Diese Kosten werden, zusammen mit einer entsprechenden Erhöhung des Eigenkapitals (sonstige neutrale Rücklagen), über den Zeitraum, in dem die Dienst- und gegebenenfalls die Leistungsbedingungen erfüllt werden (Erdienungszeitraum), in den Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer erfasst. Der verwässernde Effekt der ausstehenden Aktienoptionen wird bei der Berechnung des Ergebnisses je Aktie (verwässert) als zusätzliche Verwässerung berücksichtigt. Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in [↗ Erläuterung 39](#).

Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit ist eine Verpflichtung des Konzerns gegenüber einer Kundin/ einem Kunden, Güter zu liefern oder Dienstleistungen zu erbringen, für die die Kundin/der Kunde bereits Leistungen, zum Beispiel in Form von Anzahlungen, erbracht hat. Vertragsverbindlichkeiten werden als Erlöse erfasst, sobald der Konzern seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllt. Vertragsverbindlichkeiten im Konzern betreffen die Verbindlichkeiten aus nicht aus-

geflogenen Flugdokumenten, nicht eingelösten Meilen aus Kundenbindungsprogrammen, Fertigungsaufträgen sowie sonstige Vertragsverbindlichkeiten.

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als **Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten** passiviert. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten.

Mit dem Ziel der dauerhaften **Kundenbindung** setzt die Lufthansa Group verschiedene Meilenbonusprogramme ein. Teilnehmende des Miles & More-Programms können Bonusmeilen sowohl auf Flügen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group als auch bei einer Vielzahl von Kooperationspartnern (darunter andere Airlines, Hotels, weltweit operierende Mietwagenunternehmen, Finanz- und Versicherungsinstitute, Telekommunikationsunternehmen, Unternehmen des Einzelhandels, Automobilclubs etc.) ansammeln und auch einlösen. Entsprechend den vertraglichen Teilnahmebedingungen verfallen Meilen drei Jahre nach Gewährung, soweit sie nicht durch einen Vielfliegerstatus oder Kreditkartennutzung geschützt sind.

Für die Bewertung der Prämienansprüche, die auf Flügen von Fluggesellschaften der Lufthansa Group angesammelt werden, wird ein beobachtetes Ausnutzungsverhalten der Vergangenheit zugrunde gelegt. Meilen, die voraussichtlich für Flüge mit Fluggesellschaften der Lufthansa Group eingesetzt werden, werden anhand der durchschnittlichen Preise der Prämienflüge beziehungsweise Upgrades und der durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Der Preis wird dabei auf Basis des gewichteten Ausnutzungsverhaltens in verschiedenen geografischen Regionen und Buchungsklassen ermittelt. Weiterhin erfolgen Korrekturen, um die geringere Flexibilität von und die fehlende Meilengewährung für Prämienflüge im Vergleich zu Nichtprämientickets zu berücksichtigen. Meilen, die voraussichtlich für andere Prämien eingesetzt werden, werden mit dem durchschnittlichen Preis dieser Prämien zu den durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Die Preise für die Zugangsbewertung werden jährlich neu ermittelt und auf alle Zugänge des Jahres angewendet. Die Meilenverbräuche werden mit dem Durchschnittssatz des Meilenbestands zum Jahresbeginn (gleich dem des Vorjahres) bewertet.

Die Bewertung der Prämienansprüche, die bei anderen Kooperationspartnern angesammelt werden, erfolgt zu den Beträgen, die von diesen Kooperationspartnern gezahlt werden, im Verhältnis zu den angesammelten durchschnittlich eingesetzten Meilen.

Die Berechnung des rechtlichen und wirtschaftlichen Verfalls wird auf Basis der beobachteten Quoten der Vorjahre berechnet und um gegebenenfalls einen Zu- oder Abschlag aufgrund von Trendbeobachtungen oder zukünftigen wertbegründenden Aspekten im Programm ergänzt.



Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn hinreichende Sicherheit darüber besteht, dass die Zuwendung erlangt wird und der Konzern alle damit verbundenen Bedingungen einhält.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für den Erwerb von Sachanlagevermögen werden in den sonstigen Verbindlichkeiten als passivische Abgrenzungsposten berücksichtigt und linear über die geschätzte Nutzungsdauer des entsprechenden Vermögenswerts ertragswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Zuwendungen von nichtmonetären Vermögenswerten werden erst dann erfolgswirksam bilanziert, wenn die notwendigen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Bis dahin werden die entsprechenden Beträge ebenfalls unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten gezeigt.

Tatsächliche Ertragsteuern

Die Lufthansa Group ist in verschiedenen Ländern ertragsteuerpflichtig. Zur Ermittlung der Ertragsteuerschulden sind wesentliche Annahmen erforderlich. Es gibt Geschäftsvorfälle und Berechnungen, deren endgültige Besteuerung während des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs nicht abschließend ermittelt werden kann. Die Höhe der Verpflichtungen, die sich aus den zukünftigen Feststellungen erwarteter Steuerprüfungen ergeben können, basiert auf Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Ertragsteuern fällig werden. Die den Schätzungen zugrunde liegenden Annahmen werden laufend überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dennoch kann es in der Periode der endgültigen Ermittlung der Besteuerung zu abweichenden Steuerzahlungen kommen.

Steuerforderungen/-verbindlichkeiten

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Ansprüche oder Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden Steuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten auf Basis des wahrscheinlichsten Werts oder des Erwartungswerts gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten oder -forderungen wird bei Bedarf gesondert eingegangen.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche nutzbar, das heißt werthaltig, sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaften sowie konkret beabsichtigte und umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall vier Jahre, soweit keine überzeugenden Nachweise für eine etwaige längere Nutzung über den generellen Horizont der offiziellen Konzernplanung hinaus vorliegen. Für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Verlustvorträge und aktivischen Differenzen in Deutschland und Österreich wurden unter Abwägung von qualitativen Indikatoren längere Nutzungszeiträume verwendet. Weitere Aspekte bei der Beurteilung sind die Ursache von Verlusten, das Vorhandensein einer Verlusthistorie sowie die Umsicht bei der Berücksichtigung zukünftiger Risiken in den jeweiligen Planungen. Für Gesellschaften mit einer operativen, nicht aus singulären, externen Einflussfaktoren resultierenden Verlusthistorie wurden in der Regel keine latenten Steuern auf Verlustvorträge aktiviert.

➤ [Erläuterung 14.](#)



Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

3. Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Die Lufthansa Group ordnet die Erlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung den Bereichen Passagier-Airlines, Logistik, Technik sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zu.

Tabelle **T095** zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen.

T095 Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 2025

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Passagier-Airlines ²⁾	29.136	20.090	5.720	545	1.874	409	498
Lufthansa Airlines	15.723						
SWISS ³⁾	6.386						
Austrian Airlines	2.433						
Brussels Airlines	1.578						
Eurowings	3.016						
Logistik	3.189	1.350	312	103	1.292	33	99
Summe	32.325	21.440	6.032	648	3.166	442	597

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
²⁾ Verkehrserlöse enthalten Frachterlöse von SWISS; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.
³⁾ Position enthält sowohl Passagier- als auch Frachterlöse.

T095 Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 2024

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Passagier-Airlines ²⁾	28.385	19.612	5.445	523	1.963	394	448
Lufthansa Airlines	15.309						
SWISS ³⁾	6.367						
Austrian Airlines	2.360						
Brussels Airlines	1.476						
Eurowings	2.873						
Logistik	3.054	1.272	298	93	1.253	39	99
Summe	31.439	20.884	5.743	616	3.216	433	547

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
²⁾ Verkehrserlöse enthalten Frachterlöse von SWISS; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.
³⁾ Position enthält sowohl Passagier- als auch Frachterlöse.

Die Steigerung der Verkehrserlöse ergab sich aus einem erhöhten Absatz. Niedrigere streckenbezogene Durchschnittserlöse wirkten sich belastend aus.

In den Verkehrserlösen in Höhe von 32.325 Mio. EUR (Vorjahr: 31.439 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 3.701 Mio. EUR (Vorjahr: 3.569 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 3.189 Mio. EUR (Vorjahr: 3.054 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 513 Mio. EUR (Vorjahr: 515 Mio. EUR) wurden durch die Frachtraumvermarktung auf Passagierflügen der SWISS erzielt.

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung



4. Andere Betriebserlöse

Tabelle T096 zeigt eine Aufgliederung der anderen betrieblichen Erlöse nach Kategorien (Arten von Services) und geografischer Verteilung.

T096 Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen 2025

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Technik	6.044	1.620	2.120	284	1.365	423	232
Technikleistungen	5.384						
Sonstige Betriebserlöse	660						
Passagier-Airlines	624	563	27	2	26	2	4
Logistik	166	96	47	1	14	8	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	438	300	50	19	43	15	11
EDV-Leistungen	341						
Reisemanagement	-						
Übrige	97						
Summe	7.272	2.579	2.244	306	1.448	448	247

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

T096 Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen 2024

	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Süd-amerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
in Mio. €							
Technik ²⁾	4.898	1.410	1.675	199	1.105	331	178
Technikleistungen	4.281						
Sonstige Betriebserlöse	617						
Passagier-Airlines	521	463	27	2	23	2	4
Logistik	159	92	48	1	11	7	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen ²⁾	564	402	52	20	57	23	10
EDV-Leistungen	335						
Reisemanagement	152						
Übrige	77						
Summe	6.142	2.367	1.802	222	1.196	363	192

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Werte aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions-Gruppe vom Segment Technik in die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen angepasst.

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistischen Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus Kundenaufträgen, die über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Technik und IT-Services.

5. Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

T097 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2025	2024
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	1	49
Andere aktivierte Eigenleistungen	857	905
	858	954

Die anderen aktivierten Eigenleistungen entfallen auf konzernintern durchgeführte Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. Der Rückgang ergibt sich vor allem aus einer geringeren Anzahl aktivierbarer Wartungsereignisse.

6. Sonstige betriebliche Erträge

T098 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2025	2024
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	963	918
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	365	296
Schadensersatzleistungen	154	161
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	99	212
Serviceleistungen Konzern	66	43
Mieterträge	44	36
Übrige betriebliche Erträge	513	566
	2.204	2.232



Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten (ohne Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen zum Entstehungs- und zum Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daneben werden die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften hier erfasst. Korrespondierend werden Kursverluste aus diesen Vorgängen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. [↗ Erläuterung 10](#). Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden in den Nettoergebnissen aus Kurssicherungsbeziehungen bei Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die Auflösungen von Rückstellungen und Abgrenzungen betreffen eine Vielzahl von in Vorjahren gebildeten und nicht vollständig verbrauchten Rückstellungen und Abgrenzungen. Wesentliche Auflösungen entfielen auf abgegrenzte Aufwendungen für Lieferungen und Leistungen, auf gebildete Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie auf Rückstellungen für Wartungsverpflichtungen. Der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen wird unter der jeweiligen primären Aufwandsart ausgewiesen.

Die Erträge aus Schadenersatzleistungen entfallen vor allem auf Entschädigungen von Lieferanten aufgrund von Qualitätsmängeln, Schadenersatz aus einem Rechtsstreit und Versicherungsleistungen für versicherte Schadenereignisse.

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten entfallen 50 Mio. EUR auf Buchgewinne aus veräußerten Flugzeugen (Vorjahr: 102 Mio. EUR). Diese Erträge sind vor allem im Zusammenhang mit der Veräußerung und der Rückmiete von 15 Flugzeugen der Airbus A320-Familie und vier Airbus A350 angefallen. [↗ Erläuterung 22](#). Des Weiteren enthält die Position Erträge aus der nachträglichen Anpassung des Verkaufserlöses für den Verkauf der AirPlus-Gruppe in Höhe von 28 Mio. EUR.

Die Zunahme der Erlöse aus Konzernserviceleistungen betrifft vor allem Kostenweiterbelastungen im Zusammenhang mit der Integration der ITA Airways.

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2025 Miet- und Leasingerträge in Höhe von 44 Mio. EUR (Vorjahr: 36 Mio. EUR) erfasst. Tabelle [T099](#) stellt die für zukünftige Perioden vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen dar.

T099 Vertraglich vereinbarte Leasingzahlungen (Leasinggeber)

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
bis 1 Jahr	22	21
mehr als 1 Jahr bis 2 Jahre	14	13
mehr als 2 Jahre bis 3 Jahre	9	13
mehr als 3 Jahre bis 4 Jahre	6	8
mehr als 4 Jahre bis 5 Jahre	5	5
mehr als 5 Jahre	43	41

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

7. Materialaufwand

T100 Materialaufwand

in Mio. €	2025	2024
Betriebsstoffe für Flugzeuge	7.271	7.785
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.756	3.189
Bezogene Waren	81	77
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	11.108	11.051
Gebühren	5.541	5.020
Fremdleistungen Technik	3.025	2.600
Borddienstleistungen	1.241	1.144
Charteraufwand	1.197	1.073
Fremdleistungen EDV	385	427
Flugunregelmäßigkeiten	229	364
Übrige bezogene Leistungen	855	720
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	12.473	11.348
	23.581	22.399



Der Anstieg der Materialaufwendungen resultiert vor allem aus der Zunahme des Geschäftsvolumens, Preissteigerungen bei den staatlichen Luftsicherheits- sowie den Flughafengebühren, höheren Einkaufspreisen im Geschäftsfeld Technik und höheren Aufwendungen für Emissionszertifikate. Getrieben durch das Umsatzwachstum bei Lufthansa Technik stieg auch das an Joint-Venture-Partner oder externe Dritte vergebene Auftragsvolumen. Aus diesem Grund erhöhten sich die Aufwendungen für extern bezogene Technikleistungen. Gegenläufig wirkten sich gesunkene Preise bei den Aufwendungen für Treibstoff sowie geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb aus.

Innerhalb der Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden auch die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf reparaturfähige Ersatzteile ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2025 fielen hierbei wie im Vorjahr keine außerplanmäßigen Abschreibungen und Wertberichtigungen an.

Zu den Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten zählen zum Beispiel die Übernachtungs- und Verpflegungsleistungen bei Verspätungen oder Zahlungen für Gepäckbeschädigungen. Direkte Kompensationszahlungen in Höhe von 244 Mio. EUR (Vorjahr: 479 Mio. EUR) an die Kundinnen und Kunden wurden gemäß IFRS 15 als Kürzung der Verkehrserlöse erfasst.

Die übrigen bezogenen Leistungen enthalten unter anderem Aufwendungen des neuen Geschäftszweigs der Reisevermittlung bei Eurowings, Kosten für den Loungebetrieb, Lizenzgebühren im Wartungsgeschäft und Kosten im Zusammenhang mit dem Meilenprogramm.

8. Personalaufwand

T101 Personalaufwand

in Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter	7.768	7.289
Soziale Abgaben	1.200	1.092
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	699	655
	9.667	9.036

Der Anstieg der Personalaufwendungen resultiert vor allem aus der um 3 % gestiegenen Anzahl der Mitarbeitenden, tariflichen Gehaltssteigerungen und Abgrenzungen für Bonuszahlungen.

T102 Mitarbeitende

	Im Jahres- durchschnitt 2025	Im Jahres- durchschnitt 2024	Zum 31.12.2025	Zum 31.12.2024
Bodenpersonal	55.757	53.909	56.160	54.363
Bordpersonal im Einsatz	45.758	44.668	45.410	45.486
Personal	101.515	98.577	101.570	99.849
Personal in Ausbildung	1.586	1.713	1.685	1.860
	103.101	100.290	103.255	101.709

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts von Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet. In den Vorjahreszahlen sind im Jahresdurchschnitt noch 616 Mitarbeitende von AirPlus enthalten.

9. Abschreibungen

Die Gesamtabschreibungen betrugen 2.407 Mio. EUR (Vorjahr: 2.378 Mio. EUR).

T103 Abschreibungen

in Mio. €	2025	2024
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	76	86
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	1.908	1.867
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	385	384
Gesamte planmäßige Abschreibungen	2.369	2.337
Wertminderung auf Firmenwerte	-	-
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	7	-
Wertminderung auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	27	13
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	2	1
Wertminderung auf Nutzungsrechte	-	-
Wertminderung auf Finanzanlagen	2	27
Gesamte Wertminderung	38	41
Gesamte Abschreibungen	2.407	2.378



Die leichte Zunahme der planmäßigen Abschreibungen beruht auf den zugegangenen Flugzeugen und Reservetriebwerken beziehungsweise Nutzungsrechten an Flugzeugen und Reservetriebwerken.

Im Geschäftsjahr 2025 betrafen die außerplanmäßigen Abschreibungen von 38 Mio. EUR die Passagier-Airlines (34 Mio. EUR), das Geschäftsfeld Technik sowie die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen (jeweils 2 Mio. EUR).

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und im Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen (Vorjahr 11 Mio. EUR) wurden keine außerplanmäßigen Abwertungen erfasst.

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

T104 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2025	2024
Personalabhängiger Aufwand	1.063	1.029
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	854	1.030
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	733	655
Verkaufsprovisionen für Agenturen	349	364
Kreditkartenprovisionen	334	327
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	332	342
Werbung und Verkaufsförderung	324	324
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	288	296
Sonstige Serviceleistungen	238	236
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	63	68
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	48	60
Sonstige Steuern	47	54
Wertberichtigungen auf Forderungen	37	61
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	8	20
Übrige betriebliche Aufwendungen	517	546
	5.235	5.412

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert insbesondere aus gesunkenen Fremdwährungsverlusten.

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeitende sowie Kosten für Fremdpersonal.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen zum Entstehungs- und zum Zahlungszeitpunkt, Aufwendungen aus der Kurssicherung sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs. [Erläuterung 6](#). Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Nettoergebnis aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

In den Miet- und Erhaltungsaufwendungen sind vor allem Mietzahlungen für nicht aktivierte IT-Ausstattung und ihre Erhaltung in Höhe von 360 Mio. EUR (Vorjahr: 337 Mio. EUR) sowie Erhaltungsaufwendungen von Immobilien in Höhe von 197 Mio. EUR (Vorjahr: 180 Mio. EUR) enthalten.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen mit 30 Mio. EUR (Vorjahr: 43 Mio. EUR) überwiegend unmittelbar vom Zahlungsausfall bedrohte Kundenforderungen. Daneben wurden im Rahmen der Anwendung des Expected-Credit-Loss-Modells gemäß IFRS 9 Wertberichtigungen in Höhe von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) im Hinblick auf bestehende allgemeine Ausfallrisiken gebildet.

Von den Beratungs- und Rechtsaufwendungen betreffen insgesamt 4 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen.

11. Beteiligungsergebnis

T105 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2025	2024
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	132	63
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	27	23
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	159	86
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	8	7
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	4	2
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	64	58
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-11	-13
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	37	49
Übriges Beteiligungsergebnis	102	103
	261	189



Die Zunahme des Ergebnisses aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen resultiert im Wesentlichen aus dem anteiligen Ergebnis der erstmalig einbezogenen Italia Trasporto Aereo, S.p.A (ITA Airways). Gegenläufig wirkte der Rückgang des anteiligen Ergebnisses der Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress). Die übrigen nach der At-Equity-Methode bewerteten Gesellschaften konnten ihr Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 36 Mio. EUR verbessern.

Das Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen (Vorjahr 11 Mio. EUR).

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

12. Zinsergebnis

T106 Zinsergebnis

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7	7
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	324	434
Zinserträge	331	441
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-90	-94
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-20	-20
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-437	-476
Zinsaufwendungen	-547	-590
	-216	-149

Das Zinsergebnis umfasst unter anderem Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 67 Mio. EUR verringert. Die Zinserträge reduzierten sich um 110 Mio. EUR, vor allem aufgrund geringerer Zinserträge für Steuererstattungen im Zusammenhang mit steuerlichen Betriebsprüfungen. Die Zinsaufwendungen nahmen um 43 Mio. EUR ab, insbesondere aufgrund niedrigerer Zinsaufwendungen für Flugzeugfinanzierungen.

13. Übrige Finanzposten

T107 Übrige Finanzposten

in Mio. €	2025	2024
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	181	-108
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten	-193	106
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	8	-65
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	-4	-3
Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	16	124
Kurseffekte aus Finanzschulden	98	-60
	106	-6

Im Jahr 2025 führten die gegenläufigen Veränderungen der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten aus Fair Value Hedges wie im Vorjahr zu einem weitgehend ausgeglichenen Ergebnis.

Negative Effekte aus der erfolgswirksamen Marktbewertung der emittierten Wandelanleihe (-13 Mio. EUR, Vorjahr: 49 Mio. EUR) sowie gesunkene Erträge aus der Anlage von Wertpapieren (29 Mio. EUR, Vorjahr: 75 Mio. EUR) sind ursächlich für den Rückgang der Position „als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifizierte Wertpapiere.

Vor allem aus der Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses im Geschäftsjahr 2025 ergaben sich positive Kurseffekte von Finanzschulden ohne Währungsabsicherung in Höhe von 98 Mio. EUR.



14. Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr 2025 ist ein Steueraufwand von 564 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand von 176 Mio. EUR) angefallen, der sich wie folgt zusammensetzt:

T108 Ertragsteuern

in Mio. €	2025	2024
Tatsächliche Ertragsteuern	179	-147
davon auf 2025 entfallend	257	213
davon auf Vorjahre entfallend	-78	-360
Latente Steuern	385	323
davon aus temporären Differenzen	52	106
davon aus Verlustvorträgen	333	217
	564	176

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer, die Mindeststeuer sowie weitere im Ausland angefallene Ertragsteuern.

Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2025 unverändert im Vergleich zum Vorjahr 3,5 % bis 35,0 %. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen.

Die Deutsche Lufthansa AG, als oberste Muttergesellschaft, fällt aufgrund ihrer steuerlichen Ansässigkeit in Deutschland und des Überschreitens der Grenzwerte in den Anwendungsbereich des Gesetzes zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen. Ausländische Geschäftseinheiten (Tochterunternehmen, Betriebsstätten, Joint Ventures) unterliegen den jeweils lokalen Mindeststeuergesetzen, sofern in den jeweiligen Ländern bereits nationale Gesetze implementiert wurden. Ausländische Geschäftseinheiten ohne nationale Mindeststeuergesetzgebung werden in Deutschland auf Ebene der obersten Muttergesellschaft über die sogenannte Income Inclusion Rule (IIR) in den Anwendungsbereich des deutschen Mindeststeuergesetzes einbezogen. Basierend auf den verfügbaren länderbezogenen Steuerinformationen hat die Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2025 aufwandswirksam eine Ertragsteuerverpflichtung in Höhe von 45 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) gebildet. Steuerwirkungen, die sich aus der Anwendung der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung ergeben können, werden bei der Ermittlung des Ansatzes von aktiven und passiven latenten Steuern nicht berücksichtigt.

Tabelle T109 zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Ergebnis vor Ertragsteuern mit einem Steuersatz von 25 % (Vorjahr: 25 %) multipliziert. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Schätzwert für den Organkreis der Konzernobergesellschaft und setzt sich aus einem Steuersatz von 15,825 % (Vorjahr: 15,825 %) für Körperschaftsteuer/Solidaritätszuschlag und 9,175 % für Gewerbeertragsteuer (Vorjahr: 9,175 %) zusammen. Bei der Ermittlung des Steuersatzes für die Gewerbeertragsteuer wird berücksichtigt, dass insbesondere bei der Konzernobergesellschaft mit Sitz im Inland der Anteil des Gewerbeertrags, der auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten entfällt, herauszurechnen ist.

T109 Steuerüberleitungsrechnung

in Mio. €	2025		2024	
	Bemessungsgrundlage	Steuer-aufwand	Bemessungsgrundlage	Steuer-aufwand
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.927	482	1.569	392
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste	36	-9	67	-17
Nichtabziehbare Aufwendungen	145	36	134	34
Steuerfreie Beteiligungserträge	175	-44	139	-35
Übrige steuerfreie Erträge	555	-139	431	-108
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	341	-	50
Periodenfremde Steuern	-	-131	-	-316
davon tatsächliche Steuern	-	-78	-	-360
davon latente Steuern	-	-53	-	44
Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern	-	28	-	176
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-	564	-	176

Die Bemessungsgrundlage für den erwarteten Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus dem Gewinn vor Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen in Höhe von 1.920 Mio. EUR (Vorjahr: 1.576 Mio. EUR) sowie dem Gewinn vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in Höhe von 7 Mio. EUR (Vorjahr: Verlust von 7 Mio. EUR). Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand entfällt mit 564 Mio. EUR (Vorjahr: 176 Mio. EUR) analog zum Vorjahr vollständig auf Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen.

Mit dem Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wurde im Juli 2025 eine stufenweise Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von 15% auf 10% in den Jahren 2028 bis 2032 beschlossen. Die Bewertung von



mittel- und langfristig bestehenden temporären Differenzen sowie der steuerlichen Verlustvorträge wurde basierend auf dem jeweiligen Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen beziehungsweise der Nutzung der steuerlichen Verlustvorträge und dem jahresspezifischen Steuersatz analysiert und angepasst. Hieraus ergab sich eine Reduzierung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen aktiven latenten Steuern in Höhe von insgesamt 447 Mio. EUR. 224 Mio. EUR entfielen dabei auf die Umbewertung der latenten Steuern auf Verlustvorträge, 223 Mio. EUR auf temporäre Differenzen. 308 Mio. EUR wurden aufwandswirksam erfasst, 139 Mio. EUR erfolgsneutral im Eigenkapital.

Der effektive Steuersatz bei Berücksichtigung von fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen im Jahr 2025 betrug 29 % (Vorjahr: 11 %). Wesentlich für den höheren Effektivsteuersatz waren die Bewertungseffekte aus der beschlossenen zukünftigen Körperschaftsteuersatzsenkung.

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 219 Mio. EUR (Vorjahr: 199 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2025 und 2024 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T110 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025		31.12.2024	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	1.793	-	2.126	-
Pensionsrückstellungen	1.075	-	1.404	-
Immaterielles Vermögen und Sachanlagevermögen	-	1.565	-	1.320
Finanzanlagevermögen	3	-	16	-
Marktbewertung Finanzinstrumente	167	-	-	238
Drohverlustrückstellung	29	-	29	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	-	43	-	103
Vorräte und Flugzeugersatzteile	223	-	213	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	12	-	4
Sonstiges	-	-	-	-
Saldierungen	-1.026	-1.026	-1.106	-1.106
	2.264	594	2.682	559

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder im Vorjahr ein negatives steuerliches Ergebnis erzielt haben, ist zum 31. Dezember 2025 ein Überhang der aktiven latenten Steueransprüche über die latenten Steuerverbindlichkeiten in Höhe von 1.902 Mio. EUR (Vorjahr: 2.349 Mio. EUR) aktiviert. Dieser Überhang entfällt in Höhe von 532 Mio. EUR (Vorjahr: 699 Mio. EUR) auf latente Steueransprüche auf abzugsfähige temporäre Differenzen und in Höhe von 1.370 Mio. EUR (Vorjahr: 1.650 Mio. EUR) auf latente Steueransprüche für Verlustvorträge. In diesen Fällen einer Verlusthistorie wurde auf Basis von steuerlichen Ergebnisplanungen eine Abwägung der Indikatoren für das Vorhandensein zukünftig ausreichender steuerlicher Einkommen vorgenommen. Die Aktivierung erfolgte nur in den Fällen und in dem Umfang, wie das Vorhandensein zukünftig ausreichender steuerlicher Einkommen als wahrscheinlich eingeschätzt wurde.

Von diesen aktivierten latenten Steueransprüchen entfielen 1.902 Mio. EUR (Vorjahr: 2.348 Mio. EUR) auf die Organschaft der Deutschen Lufthansa AG. Grundlage hierfür bildete eine langfristige Steuerplanung auf Basis der aktuellen Unternehmensplanungen, die sich unter anderem auch aus externen Prognosen zum Beispiel des Branchenverbands IATA ableitet. Die Planungen gehen davon aus, dass die in den letzten Jahren entstandenen Verluste das Ergebnis einer Kumulation von exogenen Faktoren sind (Pandemie, Zuliefer- und Systempartnerengpässe, Ukraine- und Nahost-Krieg), die in dieser Zusammenballung außerordentlich waren und sich in den nächsten Jahren nicht wiederholen werden. Die grundsätzliche nachhaltige Profitabilität der Branche und insbesondere der Organschaft der Deutschen Lufthansa AG wird hierdurch nicht infrage stellt. Die Deutsche Lufthansa AG hat bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass sie über langfristige Zeiträume nachhaltig positive steuerliche Ergebnisse erzielt. Ab dem Jahr 2027 und für die Folgejahre werden dementsprechend wieder positive steuerliche Ergebnisse erwartet. Auf Basis dieser externen und internen Indikatoren wurde mithilfe von unterschiedlichen Risikoszenarien für die zukünftigen Steuerergebnisse die potenzielle Nutzung des Aktivüberhangs analysiert. Für die bedeutsamen latenten Steueransprüche auf Verlustvorträge spiegelt die Analyse wider, dass steuerliche Verlustvorträge nach geltendem Steuerrecht keiner zeitlichen Begrenzung unterliegen, ihre steuerliche Nutzung aber dennoch aus anderen Gründen ausgeschlossen sein kann und die Unsicherheit hierüber mit der Länge des Planungszeitraums zunimmt. Dementsprechend sind latente Steueransprüche auf Verlustvorträge nur insoweit aktiviert als ihre steuerliche Nutzung in den zehn Jahren nach dem Bilanzstichtag tatsächlich erwartet wird.

Aktive latente Steueransprüche auf Verlustvorträge in Höhe von 223 Mio. EUR (Vorjahr: 217 Mio. EUR) betrafen Gesellschaften der Austrian Airlines. Auch für die Analyse der österreichischen Organschaft wurde eine individuelle Analyse der Risikosituation unter Berücksichtigung der historischen Steuerergebnisse und der weiteren Unternehmensplanungen vorgenommen. Da die Austrian Airlines einerseits in den letzten Jahren stabil positive Steuerergebnisse aufweist, andererseits die Umkehrung sämtlicher aktivischer Steuerlatenzen noch einen



außerordentlich langen Zeitraum beanspruchen würde, wird auch in diesem Fall weiterhin nur von einer teilweisen Werthaltigkeit ausgegangen. Auch hier wurde bei der Aktivierung der aktivischen Latenzen nach Verrechnung mit bestehenden passivischen Differenzen auf einen Nutzungszeitraum unter Berücksichtigung der im Zeitverlauf steigenden Risiken von zehn Jahren abgestellt.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen bestehen bei den Konzerngesellschaften noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 4.473 Mio. EUR (Vorjahr: 5.014 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

Die Nutzungsbeschränkungen der nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträge und die darauf entfallenden latenten Steuern verteilen sich wie folgt:

T111 Nutzungsbegrenzungen nicht aktivierter Verlustvorträge

in Mio. €	nicht aktivierter Verlustvortrag	latente Steuern
Nutzbar		
bis 2029	24	6
bis 2030	5	1
bis 2031	-	-
bis 2032	-	-
bis 2033	33	8
bis 2034	6	1
2035 und darüber hinaus	39	10
ohne zeitliche Nutzungsbegrenzung	4.369	718
Gesamt	4.476	744

15. Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen resultiert wie im Vorjahr aus dem zum 31. Oktober 2023 vollzogenen Verkauf der Geschäftsaktivitäten des Segments Catering an eine Akquisitionsgesellschaft des Private-Equity-Unternehmens Aurelius Investments Limited und ergab sich im Berichtszeitraum aus einer nachträglichen Kaufpreisanpassung für diese Transaktion. Die Verhandlungen der Vertragsparteien über mögliche weitere Kaufpreisanpassungen sind zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung noch nicht beendet.

16. Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“/„verwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienanzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienanzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

Aus der im Jahr 2025 begebenen Wandelanleihe haben sich noch keine Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie ergeben, da der Ausübungspreis für die Optionen im Berichtszeitraum über dem durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG lag.

Auch die potenziellen Aktien im Zusammenhang mit der seit 2023 eingeführten aktienbasierten Vergütung haben aufgrund der verhältnismäßig geringen Anzahl eine Auswirkungen in Höhe von weniger als 1 Eurocent auf das Ergebnis je Aktie.

T112 Ergebnis je Aktie

in €	2025	2024
„Unverwässertes“/„verwässertes“ Ergebnis je Aktie	1,12	1,15
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1,11	1,16
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	0,01	-0,01
Konzernergebnis	Mio. € 1.339	1.380
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	Mio. € 1.332	1.388
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	Mio. € 7	-8
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	Anzahl 1.198.342.268	1.196.675.111

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns hat im Jahr 2025 eine Dividende von 0,30 EUR je Aktie ausgeschüttet. Sie weist für das Geschäftsjahr 2025 einen Bilanzgewinn nach HGB von 396 Mio. EUR (Vorjahr: 359 Mio. EUR) aus. Vorstand und Aufsichtsrat beabsichtigen, der Hauptversammlung am 6. Mai 2026 eine Dividende in Höhe von 0,33 EUR je Aktie vorzuschlagen. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 396 Mio. EUR (Vorjahr: 359 Mio. EUR) oder 30 % (Vorjahr: 26 %) des auf Aktionärinnen und Aktionäre der Gesellschaft entfallenden Konzernergebnisses 2025.



Erläuterungen zur Konzernbilanz

Aktiva

17. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

T113 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2024	378	726	1.104
Kumulierte Wertminderungen	-80	-2	-82
Buchwert 01.01.2024	298	724	1.022
Währungsdifferenzen	-	-6	-6
Buchwert 31.12.2024	298	718	1.016
Anschaffungskosten am 01.01.2025	378	720	1.098
Kumulierte Wertminderungen	-80	-2	-82
Buchwert 01.01.2025	298	718	1.016
Währungsdifferenzen	-	5	5
Buchwert 31.12.2025	298	723	1.021
Anschaffungskosten am 31.12.2025	378	725	1.103
Kumulierte Wertminderungen	-80	-2	-82

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2025 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen.

Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten vorgenommen.

Allen Werthaltigkeitstests liegen genehmigte vierjährige Unternehmensplanungen zugrunde. Die verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren auf diesen Planungen und externen branchenspezifischen Quellen (zum Beispiel IATA). Auf Konzernebene wurden in den Ergebnisplanungen der einzelnen Geschäftsbereiche Abschlüsse vorgenommen, die den Unsicherheiten in den Planungen Rechnung tragen sollen. Diese waren im Rahmen der Konzernplanung mit nachhaltig circa 12 % (Vorjahr: 9 %) auf die Adjusted-EBIT-Größe angesetzt und wurden im Rahmen der Werthaltigkeitstests anteilig den Einheiten zugeordnet.

Trotz der weiterhin allgemein positiven Nachfrageentwicklung nach Flugreisen steigt die angebotene Kapazität der Lufthansa Passagier-Gesellschaften – mit Ausnahme von Eurowings – nur verhalten. Dies liegt zum einen an der schwachen Entwicklung im deutschen Heimatmarkt der Lufthansa Group, zum anderen auch an den Restriktionen aufgrund der Auslieferungsverzögerungen bei Flugzeugen. Insgesamt liegt dadurch das Angebot weiterhin unter dem vor der Corona-Pandemie. Die aktuellen Planungen sehen für das Angebot an Sitzkilometerkapazität der Konzern Passagier-Gesellschaften insgesamt erst im Jahr 2027 ein Überschreiten des Vorkrisenniveaus vor. Bis zum Ende des Detailplanungszeitraums wird auch weiterhin von wachsenden Märkten ausgegangen. Allerdings bleiben einzelne Kundensegmente, insbesondere der Geschäftskundenbereich, hinter den historischen Kapazitäten zurück, während sich zum Beispiel der touristische Bereich besser entwickelt. Für die weitere Preisentwicklung wird mit einem nur leicht ansteigenden Durchschnittserlös gerechnet. Die weitere Entwicklung der Preise sowohl auf den Absatz- als auch auf den Beschaffungsmärkten sowie die Umlagemöglichkeiten steigender Kosten (zum Beispiel aufgrund geopolitischer Effekte, makroökonomischer Herausforderungen oder regulatorischer Maßnahmen) sind dabei als wichtige Erfolgsfaktoren anzusehen. Speziell für die Lufthansa Airlines wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket initiiert, das Ergebnisbeiträge von mehr als 2,5 Mrd. EUR erbringen soll. Neben der Einflottung der verspätet ausgelieferten, effizienteren Flugzeuge, der operativen Stabilisierung und der Überwindung der Ersatzteilprobleme sollen eine verbesserte Kundenzufriedenheit, eine Erhöhung der Produktivität sowie Effizienzsteigerungen durch eine Verschlankung von Prozessen und die Automatisierung hierzu beitragen. Einzelne Maßnahmen haben dabei bereits im aktuellen Jahr Erfolge verzeichnet. So konnten die operative Stabilität und auch die Kundenzufriedenheit erheblich verbessert werden. Mit der vollständigen Umsetzung wird bis zum Jahr 2028 gerechnet. Insgesamt basieren die verwendeten Margen auf Erfahrungswerten der Vergangenheit beziehungsweise sie wurden auf der Grundlage erwarteter Stückelröse und



kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Für die Planung der Treibstoffkosten wurde ein Wert von 89 USD/bbl verwendet, der aus den durchschnittlichen Preisen des Jahres 2025 abgeleitet wurde. Für die Aufwendungen für CO₂-Emissionen wurde unter Berücksichtigung der vorhandenen ETS-Bestände sowie der noch bis 2026 verfügbaren kostenlosen Zuteilungen ein geplanter Zertifikatsmarktpreis von anfänglich 73 EUR/T unterstellt. Für zukünftige Aufwendungen zum Erwerb von CORSIA-Zertifikaten wurden aus Marktpreisen Kosten von 15 EUR/T unterstellt. Für SAF-Beimischungen wurden die gesetzlich vorgesehenen Beimischungsquoten bis 2029 sowie vorsichtig geschätzte Preise basierend auf den aktuellen Marktzuschlägen berücksichtigt. Hieraus ergab sich ein anfänglicher Zuschlag von ca. 1.600 EUR/T SAF. Für Perioden nach Ende der aktuellen Unternehmensplanungen wird davon ausgegangen, dass etwaige zusätzliche Kostenbelastungen nicht zu einer nachhaltigen Margenbelastung führen werden. Langfristige Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen die in der Flottenplanung vorgesehenen Beschaffungen von Produktionsmitteln und deren Finanzierung. Kosten der Zentralfunktionen wurden den jeweiligen Einheiten nach verursachungsorientierten Schlüsseln zugeordnet.

Bei der Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von Marktdaten Verschuldungsquoten, Beta-Faktoren und Fremdfinanzierungskosten einer jährlich überprüften Peer-group abgeleitet. Hierbei wurde eine Marktrisikoprämie von 6,75 % (Vorjahr: 7,5 %) zugrunde gelegt. Regionale Risiken werden durch entsprechende Risikozuschläge berücksichtigt.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmensakquisitionen erworbene Slots (soweit diese handelbar sind) sowie um

erworbene Markennamen. Erworbene Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Buchwerte der Slots sowie der Marken wurden in die Werthaltigkeitsüberprüfung der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU), der sie jeweils zuzurechnen sind, einbezogen. Die Tests wurden dann analog zu den oben beschriebenen Überprüfungen der Goodwill-Werthaltigkeit jeweils für die Gesamtheit der Vermögenswerte inklusive der Slots und/oder Marken der jeweiligen Einheiten und auf Basis der Unternehmensplanungen durchgeführt.

Bei einer Erhöhung der verwendeten Diskontierungssätze im Vergleich zu den in Tabelle [T114 Werthaltigkeitsprüfungen](#) aufgeführten Werten um jeweils 1 Prozentpunkt liegen die erzielbaren Beträge bei allen getesteten Einheiten über den Buchwerten. Verschlechterungen der Szenarien um jeweils 1 Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten Adjusted EBIDA-Margen und das geplante Umsatzwachstum würden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Lufthansa Cargo und Eurowings zu einer Unterdeckung führen. Diese ergäbe sich für die Lufthansa Cargo bei einem Margenrückgang von 0,9 Prozentpunkten beziehungsweise einer Verringerung des Umsatzwachstums um 0,7 Prozentpunkte. Für die Eurowings wären die Buchwerte bei einer Verringerung beider Kennzahlen um 0,3 Prozentpunkte nicht mehr gedeckt. Bei allen anderen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wären die erzielbaren Werte bei einem Rückgang der geplanten Adjusted EBIDA-Margen und des geplanten Umsatzwachstums um 1 Prozentpunkt weiterhin größer als die Buchwerte. Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Tabelle T114 fasst die Buchwerte und die Annahmen der zuvor beschriebenen Tests zusammen:

T114 Werthaltigkeitsprüfungen 2025

Bezeichnung der CGU	Lufthansa Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	Sonstige	Summe
Segment	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines		
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	–	–	45 Mio. €	–	–	298 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	161 Mio. €	23 Mio. €	–	36 Mio. €	–	296 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Marken (31.12.)	–	278 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	–	5 Mio. €	427 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Wesentliche Planungsprämissen							
Umsatzwachstum p. a. im Planungszeitraum	4,0 % bis 7,8 %	0,2 % bis 2,8 %	–1,7 % bis 15,0 %	3,4 % bis 10,2 %	8,3 % bis 10,5 %	1,0 % bis 11,1 %	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,3 %	1,3 %	1,3 %	1,3 %	1,3 %	1,3 %	
Adjusted EBIDA-Marge im Planungszeitraum ¹⁾	6,7 % bis 12,6 %	16,2 % bis 19,5 %	6,9 % bis 13,4 %	8,6 % bis 11,4 %	4,2 % bis 5,0 %	9,7 % bis 12,6 %	
Adjusted EBIDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums ¹⁾	13,0 %	19,5 %	13,4 %	11,4 %	5,2 %	11,9 % bis 12,6 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	7,4 %	7,3 %	7,3 %	7,6 %	6,9 %	7,3 % bis 7,6 %	

¹⁾ Adjusted EBIDA Marge nach Umlage der Corporate Costs und Contingencies.

T114 Werthaltigkeitsprüfungen 2024

Bezeichnung der CGU	Lufthansa Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	Sonstige	Summe
Segment	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines		
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	–	–	45 Mio. €	–	–	298 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	159 Mio. €	23 Mio. €	–	36 Mio. €	–	294 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Marken (31.12.)	–	275 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	–	5 Mio. €	424 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Wesentliche Planungsprämissen							
Umsatzwachstum p. a. im Planungszeitraum	4,5 % bis 9,6 %	0,5 % bis 3,3 %	1,9 % bis 10,4 %	3,8 % bis 15,4 %	8,1 % bis 9,8 %	1,2 % bis 14,6 %	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	
Adjusted EBIDA-Marge im Planungszeitraum ¹⁾	3,9 % bis 12,2 %	15,7 % bis 17,8 %	6,6 % bis 11,0 %	9,1 % bis 12,8 %	5,3 % bis 6,3 %	9,4 % bis 12,6 %	
Adjusted EBIDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums ¹⁾	12,2 %	17,3 %	11,0 %	12,8 %	6,3 %	10,4 % bis 12,6 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	7,7 %	7,8 %	7,8 %	7,8 %	7,7 %	7,7 % bis 7,8 %	

¹⁾ Adjusted EBIDA Marge nach Umlage der Corporate Costs und Contingencies.

18. Sonstige immaterielle Vermögenswerte

T115 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst erstellte Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2024	1.430	184	105	1.719
Kumulierte Abschreibungen	-1.196	-180	-10	-1.386
Buchwert 01.01.2024	234	4	95	333
Währungsdifferenzen	-1	-	-	-1
Zugänge	18	3	65	86
Umbuchungen	12	7	-18	1
Abgänge	-1	-	-9	-10
Zum Verkauf vorgesehen	-2	-	-	-2
Abschreibungen	-80	-6	-	-86
Buchwert 31.12.2024	180	8	133	321
Anschaffungskosten am 01.01.2025	1.448	193	143	1.784
Kumulierte Abschreibungen	-1.268	-185	-10	-1.463
Buchwert 01.01.2025	180	8	133	321
Zugänge	31	-	62	93
Umbuchungen	42	7	-48	1
Abgänge	-1	-	-	-1
Abschreibungen	-69	-7	-7	-83
Buchwert 31.12.2025	183	8	140	331
Anschaffungskosten am 31.12.2025	1.432	204	150	1.786
Kumulierte Abschreibungen	-1.249	-196	-10	-1.455

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 105 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR) angefallen. Sie betrafen hauptsächlich Softwareentwicklungsprojekte. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group gelangt.

19. Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten

T116 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten

in Mio. €	Flugzeuge und Reservetriebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2024	34.249	4.122	38.371
Kumulierte Abschreibungen	-20.903	-4	-20.907
Buchwert 01.01.2024	13.346	4.118	17.464
Währungsdifferenzen	-13	-2	-15
Zugänge	2.723	1.200	3.923
Umbuchungen	645	-645	-
Abgänge	-78	-1	-79
Zum Verkauf vorgesehen	-584	-1	-585
Abschreibungen	-1.880	-	-1.880
Buchwert 31.12.2024	14.159	4.669	18.828
Anschaffungskosten am 01.01.2025	36.225	4.672	40.897
Kumulierte Abschreibungen	-22.066	-3	-22.069
Buchwert 01.01.2025	14.159	4.669	18.828
Währungsdifferenzen	-11	3	-8
Zugänge	2.763	1.906	4.669
Umbuchungen	1.057	-1.042	15
Abgänge	-130	-39	-169
Zum Verkauf vorgesehen	-1.578	-2	-1.580
Abschreibungen	-1.935	-	-1.935
Buchwert 31.12.2025	14.325	5.495	19.820
Anschaffungskosten am 31.12.2025	36.227	5.501	41.728
Kumulierte Abschreibungen	-21.902	-6	-21.908

In dieser Position sind 84 Flugzeuge mit einem Buchwert von 3.050 Mio. EUR (Vorjahr: 90 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.651 Mio. EUR) enthalten, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungsbedingungen an ausländische Leasinggesellschaften verkauft und zurückgeleast wurden. Die Leasinggesellschaften werden als strukturierte Unternehmen vollkonsolidiert. Die Lufthansa Group hat das Recht, die Flugzeuge zu einem bestimmten Zeitpunkt und zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben. Ein Flugzeug (Vorjahr: vier) mit einem Buchwert von 61 Mio. EUR (Vorjahr: 309 Mio. EUR) wurden als Sicherheit im Rahmen eines Darlehensvertrags bestellt.



Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 133 Mio. EUR (Vorjahr: 135 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungssatz betrug 3,1 % (Vorjahr: 3,4 %).

Die Zugänge entfallen auf 23 neue Flugzeuge (Vorjahr: 17), fünf nach Ende des Leasingzeitraums erworbene Flugzeuge (Vorjahr: null) und Nutzungsrechte an 19 Flugzeugen (Vorjahr: 17). Des Weiteren entfallen die Zugänge auf Reservetriebwerke und Nutzungsrechte an Reservetriebwerken sowie auf die Aktivierung von Triebwerks- und Flugzeugwartungsereignissen.

In den Umbuchungen in zum Verkauf vorgesehene Flugzeuge entfallen 1.181 Mio. EUR (Vorjahr 560 Mio. EUR) auf 19 Flugzeuge (Vorjahr: 15), die im Geschäftsjahr veräußert wurden und unmittelbar nach ihrem Verkauf von den Erwerbern zurückgemietet wurden. [↗ Erläuterung 22](#). Von diesen 19 Flugzeugen sind 12 im Berichtsjahr zugegangen.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 17,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 20,9 Mrd. EUR). Der Rückgang des Obligos ergab sich aus vor allem aus Währungseffekten, Auslieferungen und geleisteten Anzahlungen. Gegenläufig wirkten Neubestellungen für Reservetriebwerke und Preiserhöhungen für bestehende Bestellungen aufgrund von Preisanpassungsklauseln.

20. Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

T117 Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

in Mio. €	2025			2024		
	Brutto-anschaffungskosten	Kumulierte Abschreibungen	Netto-buchwerte	Brutto-anschaffungskosten	Kumulierte Abschreibungen	Netto-buchwerte
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	3.561	1.291	2.270	3.390	1.236	2.154

Die Zugänge des Jahres (saldiert mit den Abgängen) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 171 Mio. EUR (Vorjahr: 210 Mio. EUR); die erfolgswirksam erfasste saldierte Veränderung der Abschreibungen betrug 55 Mio. EUR (Vorjahr: 80 Mio. EUR).

21. Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten

T118 Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten

in Mio. €	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2024	4.220	1.097	1.123	155	6.595
Kumulierte Abschreibungen	-2.001	-855	-825	-1	-3.682
Buchwert 01.01.2024	2.219	242	298	154	2.913
Währungsdifferenzen	1	2	-	-	3
Zugänge	234	42	120	160	556
Umbuchungen	23	31	11	-66	-1
Abgänge Konsolidierungskreis	-3	-	-3	-	-6
Abgänge	-114	-1	-5	-2	-122
Zum Verkauf vorgesehen	-1	-	2	-	1
Abschreibungen	-251	-47	-89	-	-387
Zuschreibungen	1	-	-	-	1
Buchwert 31.12.2024	2.109	269	334	246	2.958
Anschaffungskosten am 01.01.2025	4.302	1.131	1.181	247	6.861
Kumulierte Abschreibungen	-2.193	-862	-847	-1	-3.903
Buchwert 01.01.2025	2.109	269	334	246	2.958
Währungsdifferenzen	-7	-4	-2	-2	-15
Zugänge Konsolidierungskreis	1	-	10	-	11
Zugänge	492	50	135	165	842
Umbuchungen	159	33	13	-202	3
Abgänge	-60	-1	-32	-1	-94
Abschreibungen	-252	-47	-89	-	-388
Buchwert 31.12.2025	2.442	300	369	206	3.317
Anschaffungskosten am 31.12.2025	4.675	1.160	1.246	207	7.288
Kumulierte Abschreibungen	-2.233	-860	-877	-1	-3.971



Ein Grundstück am Flughafen Frankfurt mit einem zu fortgeführten Anschaffungskosten ermittelten Buchwert von 30 Mio. EUR wird nicht für die Geschäftstätigkeit des Konzerns genutzt und wird daher als als Finanzinvestition gehaltene Immobilie klassifiziert.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie auch im Vorjahr keine Grundschulden. Für Grundvermögen im Wert von 191 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR) besteht ein im Grundbuch eingetragenes Vorkaufsrecht Dritter.

Das übrige Sachanlagevermögen wurde – soweit es im Eigentum des Konzerns stand und nicht auf Nutzungsrechte entfiel – wie auch im Vorjahr nicht als Sicherheit für bestehende Finanzierungen verwendet.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

T119 Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Grundstücke und Bauten	45	93
Technische Anlagen und Fahrzeuge	58	46
Betriebs- und Geschäftsausstattung	265	252
	368	391

22. Leasingverhältnisse

In Tabelle T120 sind die Buchwerte der bilanzierten Nutzungsrechte und die Veränderungen während der Berichtsperiode dargestellt:

T120 Nutzungsrechte

	Flugzeuge und Reservetrieb- werke	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	Gesamt
in Mio. €				
Anschaffungskosten am 01.01.2024	1.920	2.196	29	4.145
Kumulierte Abschreibungen	-878	-817	-14	-1.709
Buchwert 01.01.2024	1.042	1.379	15	2.436
Zugänge	455	209	12	676
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-2	-1	-3
Abgänge	-10	-93	-1	-104
Zum Verkauf vorgesehen	-	-1	-	-1
Abschreibungen	-221	-197	-8	-426
Buchwert 31.12.2024	1.266	1.295	17	2.578
Anschaffungskosten am 01.01.2025	2.281	2.245	35	4.561
Kumulierte Abschreibungen	-1.015	-950	-18	-1.983
Buchwert 01.01.2025	1.266	1.295	17	2.578
Währungsdifferenzen	2	-3	-	-1
Zugänge	879	351	-	1.230
Abgänge	-2	-39	-15	-56
Abschreibungen	-259	-197	-1	-457
Buchwert 31.12.2025	1.886	1.407	1	3.294
Anschaffungskosten am 31.12.2025	3.039	2.407	10	5.456
Kumulierte Abschreibungen	-1.153	-1.000	-9	-2.162



Die Lufthansa Group mietet im Wesentlichen Immobilien, insbesondere an Flughäfen, und Flugzeuge. Leasingverträge können Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten. Die Leasingverträge werden individuell ausgehandelt und beinhalten eine Vielzahl unterschiedlicher Konditionen. Längerfristige Leasingverträge bestehen insbesondere bei Immobilien. Für Grundstücke und Gebäude beziehungsweise Gebäudeteile besteht eine Restvertragslaufzeit von bis zu 30 Jahren (Vorjahr: bis zu 31 Jahren) zum Bilanzstichtag. Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Gebäudeleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2025 vier Jahre (Vorjahr: drei Jahre).

Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Flugzeugleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2025 vier Jahre (Vorjahr: vier Jahre). Nutzungsrechte an 21 Flugzeugen sowie für acht saisonal bereederte Flugzeuge (Vorjahr: 17 Flugzeuge) sind im Jahr 2025 zugegangen. Diese Zahl enthält die im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen zugegangenen Flugzeuge.

Die Lufthansa Group hat im zweiten Halbjahr 2025 Transaktionen über den Verkauf und die Rückmietung von 15 Kurzstreckenflugzeugen der Airbus-A320-Familie und vier Langstreckenflugzeugen der Airbus A350-Familie abgeschlossen. Die Kurzstreckenflugzeuge werden für eine Laufzeit von 72 Monaten und die Langstreckenflugzeuge über eine Laufzeit von 144 Monaten zurückgeleast. Eine Verlängerungsoption ist nicht vorgesehen. Die Flugzeuge waren zum Zeitpunkt der Transaktion zwischen null und 59 Monate alt und werden derzeit von Deutsche Lufthansa, Lufthansa City Airlines, Swiss Airlines und Brussels Airlines betrieben. Die Geschäfte spiegeln die Strategie des Konzerns wider, Investitionen in neue Flugzeuge durch einen Mix aus Barmitteln, Japanese Operating Leases (JOLCOs) und Leasingverträgen zu finanzieren. Die Transaktionen wurden mit Gesellschaften, die von SMBC Aviation Capital Limited, Dublin, Irland, Babcock & Brown Aircraft Management LLC, San Francisco, USA, Nomura Babcock & Brown Co. Ltd., Tokio, Japan, und CCB Financial Leasing Co., Ltd., Peking, China, geführt werden, abgeschlossen. Aus dem Verkauf wurde ein Erlös in Höhe von

1.273 Mio. EUR generiert, der in der Kapitalflussrechnung als Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird. Die zugegangenen Nutzungsrechte betrugen zum Zeitpunkt des Abschlusses 615 Mio. EUR, die daraus resultierende Leasingverpflichtung 638 Mio. EUR. Der aus dem Verkauf resultierende Buchgewinn in Höhe von 37 Mio. EUR ist im EBIT ausgewiesen. Der Buchgewinn fließt nicht in das Adjusted EBIT ein.

In der Berichtsperiode wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen:

T121 Erfolgswirksame Leasingaufwendungen

in Mio. €	2025	2024
Abschreibungsaufwand auf Nutzungsrechte	457	426
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	122	112
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	18	16
Aufwand für geringwertige Vermögenswerte	63	68
Variable Leasingzahlungen	2	5

Leasingverträge der Lufthansa Group über Immobilien und Flugzeuge enthalten Verlängerungsoptionen und variable Leasingzahlungen. Sie werden eingesetzt, um eine größtmögliche Flexibilität bei Kapazitätsanpassungen zu erreichen. Variable Leasingraten und Optionen, deren Ausübung nicht hinreichend sicher ist, werden bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten nicht berücksichtigt. Mögliche künftige Leasingzahlungen, die in den Perioden nach dem Ausübungszeitpunkt der Verlängerungsoptionen anfallen, sind in Tabelle T122 zusammengefasst.

T122 Angaben zu Verlängerungsoptionen und variablen Leasingzahlungen

in Mio. €	Bilanzierte Leasing- verbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)			Bilanzierte Leasing- verbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)		
	31.12.2025	Zahlbar 2026–2030	Zahlbar nach 2030	Gesamt	31.12.2024	Zahlbar 2025–2029	Zahlbar nach 2029	Gesamt
Flugzeuge	1.999	45	19	64	1.517	43	34	77
Immobilien/Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.460	79	561	640	1.370	66	544	610
Gesamt	3.459	124	580	704	2.887	109	578	687

Soweit bei einzelnen Verträgen Kündigungsoptionen vorhanden waren, wurde deren Inanspruchnahme als unwahrscheinlich eingestuft, sodass zusätzliche Leasingzahlungen bereits in der dazugehörigen Leasingverbindlichkeit berücksichtigt waren.

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge sind Tabelle [T123](#) zu entnehmen:

T123 Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse

in Mio. €	2025	2024
Leasingaufwendungen aus kurzfristigen und geringwertigen Leasingverhältnissen sowie variable Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	83	89
Rückzahlung des Tilgungsanteils der Leasingverbindlichkeit	430	405
Zinszahlungen	122	112
Insgesamt	635	606

Die Leasingzahlungen werden im Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit gezeigt. Sofern es sich um nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigte Zahlungen aus Leasingverhältnissen handelt, werden sie im Operativen Cashflow ausgewiesen.

Die Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten ist unter Finanzschulden [↗ Erläuterung 37](#) dargestellt.

Angaben zu den Operating Leasing-Verhältnissen der Lufthansa Group als Leasinggeber sind in [↗ Erläuterung 6](#) enthalten.

23. Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

T124 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2024	499	71	570
Kumulierte Abschreibungen	-105	-	-105
Buchwert 01.01.2024	394	71	465
Währungsdifferenzen	9	4	13
Zugänge	22	-	22
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	103	23	126
Umbuchungen	-6	-	-6
Gewinnausschüttungen	-12	-	-12
Abschreibungen	-11	-	-11
Buchwert 31.12.2024	499	98	597
Anschaffungskosten am 01.01.2025	604	98	702
Kumulierte Abschreibungen	-105	-	-105
Buchwert 01.01.2025	499	98	597
Währungsdifferenzen	-17	-11	-28
Zugänge	334	-	334
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	106	27	133
Umbuchungen	17	-	17
Gewinnausschüttungen	-19	-	-19
Buchwert 31.12.2025	920	114	1.034
Anschaffungskosten am 31.12.2025	1.025	114	1.139
Kumulierte Abschreibungen	-105	-	-105

Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen

Die Tabellen **T125** bis **T130** zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der At-Equity-Methode bilanziert sind. Die im Geschäftsjahr erworbene Beteiligung von 41 % an der Italia Trasporto Aereo S.p.A. wurde als materielles Gemeinschaftsunternehmen in die Darstellung aufgenommen. Optionen für den Erwerb der verbleibenden Anteile an der Italia Trasporto Aereo S.p.A. sind zwischen der Lufthansa Group und dem italienischen Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) vereinbart und können nächstmalig im Jahr 2026 ausgeübt werden.

T125 Bilanzdaten Italia Trasporto Aereo S.p.A., Rom, Italien

in Mio. €	31.12.2025
Kurzfristige Vermögenswerte	1.316
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	647
Langfristige Vermögenswerte	4.048
Kurzfristige Schulden	1.656
Langfristige Schulden	2.994
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	299
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	2.713
Eigenkapital	714
Anteiliges Eigenkapital	293
Anschaffungsnebenkosten	25
Anteiliger Firmenwert	105
Buchwert	423

T126 Ergebnisdaten Italia Trasporto Aereo S.p.A., Rom, Italien

in Mio. €	2025
Erlöse	3.153
Abschreibungen	-378
Zinserträge	21
Zinsaufwendungen	-141
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	-10
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	220
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-
Sonstiges Ergebnis	-42
Gesamtergebnis	178
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	90
Anteiliges Gesamtergebnis	73
Erhaltene Dividende	-

T127 Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Kurzfristige Vermögenswerte	530	553
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	248	188
Langfristige Vermögenswerte	2.121	1.872
Kurzfristige Schulden	698	742
Langfristige Schulden	1.348	1.064
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	314	278
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	1.141	896
Eigenkapital	605	619
Anteiliges Eigenkapital	303	310
Sonstige	25	25
Buchwert	328	335

T128 Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei

in Mio. €	2025	2024
Erlöse	2.103	2.009
Abschreibungen	-192	-165
Zinserträge	38	16
Zinsaufwendungen	-54	-40
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	-28	34
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	21	149
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-35	35
Gesamtergebnis	-14	184
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11	75
Anteiliges Gesamtergebnis	-7	92
Erhaltene Dividende	-	-

Die funktionale Währung der SunExpress ist der Euro.

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress im Wesentlichen den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

T129 Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbh & Co oHG, München-Flughafen

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Kurzfristige Vermögenswerte	59	47
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	-	-
Langfristige Vermögenswerte	961	1.005
Kurzfristige Schulden	174	142
Langfristige Schulden	779	876
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	105	97
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	752	850
Eigenkapital	67	33
Anteiliges Eigenkapital	27	13
Sonstige	-	-
Buchwert	27	13

T130 Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbh & Co oHG, München-Flughafen

in Mio. €	2025	2024
Erlöse	352	331
Abschreibungen	-71	-70
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	-17	-25
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	-8	-7
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	52	43
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	2	-1
Gesamtergebnis	54	42
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	21	17
Anteiliges Gesamtergebnis	22	17
Erhaltene Dividende	8	-

Tabelle T131 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der At-Equity-Methode bilanziert sind.

T131 Ergebnisdaten und Buchwerte At-Equity-bewerteter Gemeinschaftsunternehmen

in Mio. €	2025	2024
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11	-14
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	11	-14
Abschreibungen	-	11
Buchwert	142	151

Bei den nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen bestehen kumulierte Verluste von 23 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR), die aufgrund zu geringer At-Equity-Buchwerte bislang nicht ergebniswirksam erfasst wurden. Im Geschäftsjahr sind insgesamt Verluste von 2 Mio. EUR angefallen, die aufgrund zu geringer At-Equity-Buchwerte nicht ergebniswirksam erfasst werden konnten.

Tabelle T132 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der At-Equity-Methode bilanziert sind.

T132 Ergebnisdaten und Buchwerte At-Equity-bewerteter assoziierter Unternehmen

in Mio. €	2025	2024
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	27	23
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	27	23
Abschreibungen	-	-
Buchwert	114	98

24. Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

T133 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Anteile an nahestehenden Unternehmen	269	241
Beteiligungen	24	25
Übrige Beteiligungen	293	266
Wertpapiere des Anlagevermögens	22	21

In den Anteilen an nahestehenden Unternehmen sind Anteile an verbundenen Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden. Diese Anteile werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Angaben zu den Beteiligungen und Wertpapieren des Anlagevermögens folgen unter [Erläuterung 45](#).

25. Langfristige Ausleihungen und Forderungen

T134 Langfristige Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	79	82
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	428	270
Planvermögenüberhang bei Verpflichtungen aus Pensionen und Altersteilzeit	462	126
Emissionszertifikate	564	374
	1.533	852

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Von den sonstigen Ausleihungen und Forderungen bestehen 184 Mio. EUR (Vorjahr: 157 Mio. EUR) gegenüber der AURELIUS Group. Diese stehen im Zusammenhang mit dem Verkauf der LSG Group und betreffen gestundete Kaufpreisforderungen. Die daraus resultierenden Zinserträge werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die Laufzeit der beiden Ausleihungen enden im Oktober 2027 beziehungsweise im Oktober 2028. Der Zinssatz beträgt seit November 2025 12 % pro Jahr.

Hinsichtlich der Entwicklung des Planvermögenüberhangs bei den Pensionen wird auf die Angaben zu den Pensionsrückstellungen in [Erläuterung 35](#) verwiesen.

Der höhere Wert des Bestands an Emissionszertifikaten resultiert aus einem höheren Bedarf an einzureichenden Zertifikaten aufgrund einer verringerten Anzahl kostenfrei zugeteilter Zertifikate, einer Steigerung der Zertifikatspreise und aus höheren für die Systeme relevanten Emissionen. Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) in [Erläuterung 17](#) verwiesen.

Langfristige Forderungen dienen wie im Vorjahr nicht der Besicherung von Verbindlichkeiten.

26. Vorräte

T135 Vorräte

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Flugzeugersatzteile	1.428	1.390
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	61	56
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	153	159
Geleistete Anzahlungen	3	1
	1.645	1.606

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2025 insgesamt 1.996 Mio. EUR (Vorjahr: 1.936 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 1.348 Mio. EUR (Vorjahr: 1.268 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zu Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 665 Mio. EUR (Vorjahr: 716 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 21 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) vorgenommen, die zum überwiegenden Teil auf das Segment MRO entfallen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 38 Mio. EUR (Vorjahr: 64 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet.

27. Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2025 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T136 Vertragsvermögenswerte

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen	455	399
Wertberichtigungen	-6	-4
Summe Vertragsvermögenswerte	449	395

28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

T137 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	75	40
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	2.331	2.397
	2.406	2.437
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	128	95
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	1	1
Sonstige Forderungen	1.548	1.367
Emissionszertifikate	503	357
	2.180	1.820
Summe	4.586	4.257

Es bestehen wie im Vorjahr keine Forderungen, die als Sicherheit für Darlehen dienen.

Für Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen Factoring-Vereinbarungen. Da das Spätzahlungs- und Ausfallrisiko fast vollständig auf den Factor übergegangen ist, wurden die übertragenen Vermögenswerte von 59 Mio. EUR (Vorjahr: 55 Mio. EUR) bis auf den Umfang des anhaltenden Engagements in Höhe von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) vollständig ausgebucht.



Die Prüfung der Werthaltigkeit der Emissionszertifikate erfolgt im Rahmen der Werthaltigkeitstests der sie bilanzierenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU). [↗ Erläuterung 17.](#)



Wie im Vorjahr bestehen keine Sicherheiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie keine erwarteten Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen.



Angaben zu Wertminderungen, Ausfallrisiken und Altersstrukturen werden in [↗ Erläuterung 45](#) dargestellt.

Sonstige Forderungen in Höhe von 307 Mio. EUR (Vorjahr: 111 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

29. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten diverse vorausbezahlte Leistungen, die Folgeperioden betreffen.

30. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds. Des Weiteren sind dieser Position Termingelder mit einer Laufzeit von über drei bis zwölf Monaten zugeordnet.

31. Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Position enthält Bankguthaben und Kassenbestände sowie Termingelder mit einer Laufzeit bis drei Monaten. Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

32. Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum 31. Dezember 2025 bestanden Veräußerungsabsichten für zwei Flugzeuge der Boeing 747-Serie, jeweils zwei Flugzeuge der Airbus 350-Serie und der Airbus 340-Serie, ein Flugzeug der Airbus 320-Serie sowie eine Embraer 195 mit einem Buchwert von insgesamt 401 Mio. EUR. Alle Flugzeuge sind dem Bereich Passagier-Airlines zugeordnet.

Im Vorjahr bestanden Veräußerungsabsichten für vier Flugzeuge der CRJ900-Serie mit einem Buchwert von 12 Mio. EUR, die dem Bereich Passagier-Airlines zugeordnet waren.



Passiva

33. Gezeichnetes Kapital

Grundkapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.070.164.211,20 EUR. Es ist in 1.199.282.895 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt.

Genehmigtes Kapital

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

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 100.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 31. Dezember 2025 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 9.720.962,56 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 90.279.037,44 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 Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien

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

Im Geschäftsjahr 2025 hat die Deutsche Lufthansa AG unter Ausnutzung des Genehmigten Kapitals B 966.222 Aktien zum Kurs von 7,43 EUR ausgegeben, um sie im Rahmen der Ergebnisbeteiligung für das Jahr 2024 an Mitarbeitende weiterzureichen. Zum 31. Dezember 2025 hielt die Deutsche Lufthansa AG 17.987 eigene Aktien, die aus den Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital B der vergangenen beiden Jahre entstanden sind und ausschließlich für die Ausgabe an Mitarbeitende zur Verfügung stehen.

Kapitalmanagement

Ziel des Kapitalmanagements ist es, über einen guten Kapitalmarktzugang die zukünftigen Finanzmittelbedarfe kostengünstig zu decken und die Tilgung der Finanzschulden zu gewährleisten. Dies soll insbesondere durch ein dauerhaftes Rating im Bereich „Investment Grade“ erreicht werden. Hierfür ist der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA ein bedeutsames Kriterium. Diese Kennzahl betrug zum 31. Dezember 2025 1,8 (Vorjahr: 2,0). Die Kennzahl Adjusted Net Debt umfasst neben der Nettokreditverschuldung auch die Nettopensionsverpflichtungen, wobei in die Berechnung der Nettokreditverschuldung die 2025 begebene Hybridanleihe nur zur Hälfte einbezogen wird.

Die Bilanzrelationen in Bezug auf das Eigen- und das Fremdkapital betrugen zum 31. Dezember 2025 und 2024:

T138 Eigen- und Fremdkapital

	31.12.2025		31.12.2024	
	in Mio. €	in % der Bilanzsumme	in Mio. €	in % der Bilanzsumme
Eigenkapital	11.711	24,2	11.594	24,6
Fremdkapital	36.683	75,8	35.458	75,4
Gesamtkapital	48.394	100,0	47.052	100,0

Im Geschäftsjahr 2025 sank die Eigenkapitalquote trotz positivem Konzernergebnis vor allem aufgrund der negativen Entwicklung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten zur Sicherung von Währungs- und Zinsrisiken bei gleichzeitig weiterhin hohen fremdfinanzierten Investitionen in Flugzeuge um 0,4 Prozentpunkte auf 24,2 %.

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

34. Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezahlten Wandelanleihe. Die übrigen Rücklagen entfallen auf andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt entwickelt:

T139 Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (other comprehensive income)

in Mio. €	2025	2024
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-115	35
Gewinne/Verluste der Periode	-115	32
Erfolgswirksame Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-	3
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	5	19
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-6	1
Gewinne/Verluste der Periode	-1	20
Erfolgswirksame Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-	-
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge Reserve	-1.483	1.048
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	119	-79
Gewinne/Verluste der Periode	-1.392	975
Erfolgswirksame Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	28	-6
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen	-34	13
Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar	-34	13
Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar	-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	544	177
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	-4	3
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	7	-4
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-37	-170
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	-1.004	1.043

T140 Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern

in Mio. €	2025			2024		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	-115	-	-115	35	-	35
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	5	-1	4	19	-3	16
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-6	2	-4	1	-	1
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge Reserve	-1.483	364	-1.119	1.048	-259	789
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	119	-34	85	-79	19	-60
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der at-equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	-34	-	-34	13	-	13
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	544	-367	177	177	67	244
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	-4	-	-4	3	-	3
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	7	-1	6	-4	6	2
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)	-967	-37	-1.004	1.213	-170	1.043

Innerhalb der neutralen Steueraufwendungen in Verbindung mit der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungssysteme schlugen sich im Berichtsjahr auch Anpassungen der latenten Steuern im Hinblick auf die verabschiedeten Körperschaftsteuersatzreduktionen ab dem Jahr 2028 in Höhe von 139 Mio. EUR nieder. Weitere Informationen zu den Auswirkungen der Körperschaftsteuersatzänderung sind in [↗ Erläuterung 14](#) dargestellt. Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist Tabelle [↗ T088 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals](#) zu entnehmen.

35. Pensionsrückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen in der Lufthansa Group umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten Verpflichtungen aus laufenden Pensionen sowie Anwartschaften auf zukünftig zu zahlende Pensionen.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeitende der Lufthansa Group entfallen im Wesentlichen auf Pensionsverpflichtungen in Deutschland sowie in der Schweiz, Österreich und den USA. Es bestehen differenzierte Zusagen für einzelne Mitarbeitergruppen.

Deutschland

In den Jahren 2015 bis 2017 wurde für alle Beschäftigungsgruppen die Umstellung der leistungsorientierten Pläne auf beitragsorientierte Leistungspläne mit garantiertem Beitragsersatz während der Anwartschaftszeit abgeschlossen. Für die einzelnen Beschäftigungsgruppen (Boden, Cockpit, Kabine) gelten im Einzelnen unterschiedliche Detailregelungen und abweichende Umstellungszeitpunkte, wobei die bis zum jeweiligen Umstellungszeitpunkt unter den Vorgängersystemen erworbenen Anwartschaften grundsätzlich in der Altersversorgung unverändert fortgeführt werden. Das System sieht vor, dass für jede Mitarbeiterin und jeden Mitarbeiter ein Beitragskonto geführt wird, auf dem durch die beschäftigende Gesellschaft laufend von der Gehaltshöhe abhängige Beiträge gutgeschrieben werden. Der Wert des Beitragskontos hängt von der Kursentwicklung speziell dafür eingerichteter Altersklassen-Fonds ab, in denen die Beiträge grundsätzlich gleichlautend ausfinanziert werden. Die Gesellschaft sichert für diese Versorgungskonten im Falle von Boden- und Kabinenbeschäftigten den Erhalt der eingezahlten Beiträge beziehungsweise für Cockpitbeschäftigte eine Mindestverzinsung in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 1 % pro Jahr) zu. Darüber hinaus können Mitarbeitende Eigenbeiträge auf das Beitragskonto einbringen. Im Versorgungsfall wird das angesammelte Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet. Optional besteht für alle drei Berufsgruppen auch die Möglichkeit, sich das Versorgungsguthaben in einer Summe oder in Raten auszahlen zu lassen.



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

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpitmitarbeitende wird in Höhe des Zeitwerts der den Versorgungskonten gutgeschriebenen Wertpapieren angesetzt, mindestens jedoch in Höhe des jeweiligen versicherungsmathematischen Barwerts der Garantieleistung. Planvermögen und Versorgungsverpflichtung werden saldiert dargestellt. Der Dienstzeitaufwand ergibt sich bei diesen Zusagen aus den im Geschäftsjahr auf den Beitragskonten gutgeschriebenen Arbeitgeberbeiträgen.

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

Der Lufthansa Pension Trust e.V. ist als der wesentliche Vermögenstreuhänder für die Absicherung der weiterhin klassischen leistungsorientierten Plankomponenten eine separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit dem Treuhänder und den übrigen Treugebern über Dotierungen und führt diese Mittel im Fall der Dotierung dem Lufthansa Pension Trust e. V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt. Das Treuhandvermögen wird im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset-Management ist an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden.

Für andere deutsche Tochtergesellschaften wurde Vermögen zur Deckung der weiterhin leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung mit der gleichen Anlagestrategie investiert.

Auch das Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen aus den beitragsorientierten Leistungsplänen wird im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements durch die

Deutsche Treuinvest Stiftung als Treuhänder verwaltet. Das Kapital wird in sogenannten Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter der Mitarbeiterin/des Mitarbeiters wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreichere und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft hat einen Anlageausschuss eingesetzt, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht. Die im Geschäftsjahr ermittelten Altersversorgungsbeiträge der Mitarbeitenden wurden vollständig in das Planvermögen dotiert. Aus den Planvermögen für die deutschen Versorgungsverpflichtungen wurden für geleistete Rentenzahlungen des aktuellen Geschäftsjahres insgesamt 290 Mio. EUR (Vorjahr: 325 Mio. EUR) entnommen.

Schweiz

Die Pensionsverpflichtungen in der Schweiz beruhen zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Die Begünstigten können zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt in der Regel zwischen 58 und 65 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht der Pensionskassenexpertinnen und -experten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

Österreich

Für Mitarbeitende der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder sowie Pensionsbezieherinnen und -bezieher. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Infolge einer kollektivvertraglichen



und einer gesetzlichen Änderung im Jahr 2023 wurden die bestehenden leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen an eine Pensionskasse übertragen. In diesem Zusammenhang war Austrian Airlines AG verpflichtet, Zahlungen in Höhe von insgesamt 46 Mio. EUR an die Pensionskasse zu leisten. Im Jahr 2025 wurden alle noch ausstehenden Zahlungen geleistet. Die Pensionsverpflichtung und das zugehörige Planvermögen wurden im Zuge dessen ausgebucht, da keine weiteren Verpflichtungen gegenüber den Leistungsempfängern mehr bestehen.

Des Weiteren bestehen Ansprüche auf Abfindungszahlungen bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfertigung).

USA und weitere Länder

Für weitere Mitarbeitende im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen für Altersversorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert. In den vom Volumen her umfangreichsten Versorgungsplänen in den USA und in Großbritannien können keine neuen Ansprüche mehr erworben werden. Im Geschäftsjahr wurde begonnen, die Verpflichtungen in Großbritannien an eine Versicherung zu übertragen. Der Abschluss des Verfahrens und die endgültige Ausbuchung des Pensionsplans werden für das Geschäftsjahr 2027 erwartet. In diesem Zusammenhang wurden Abgeltungsaufwendungen von 8 Mio. EUR erfasst.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T141 Leistungsorientierte Versorgungszusagen

in Mio. €	31.12.2025				31.12.2024			
	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegen-der Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegen-der Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
Deutschland – Altersversorgung	14.229	-13.666	-	563	14.184	-13.269	-	915
Deutschland – Übergangsversorgung	1.565	-11	-	1.554	1.588	-14	-	1.574
Schweiz	4.454	-4.928	200	-274	4.354	-4.510	110	-46
Österreich	65	-	-	65	292	-184	-	108
USA	88	-100	-	-12	104	-117	-	-13
Andere Länder	328	-287	-	41	340	-302	-	38
Bilanzwerte	20.729	-18.992	200	1.937	20.862	-18.396	110	2.576
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	2.364	-	-	-	2.692
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	427	-	-	-	116



Die Vermögenswertbegrenzung ergibt sich für Pläne in der Schweiz, bei denen der Marktwert des Planvermögens die leistungsorientierte Verpflichtung übersteigt, dieser Überschuss dem Plan aber nicht durch Auszahlungen oder zukünftig unter dem Dienstzeitaufwand liegende Beiträge in das Planvermögen entzogen werden kann. Von den Planvermögensüberhängen entfallen 276 Mio. EUR auf Pläne in der Schweiz und 132 Mio. EUR auf Pläne in Deutschland.

Der Gesamtbetrag der leistungsorientierten Verpflichtungen verteilt sich wie folgt auf die Anspruchsberechtigten:

T142 Aufteilung der leistungsorientierten Zusagen

in Mio. €	2025	2024
Aktive Beschäftigte	12.444	12.074
Unverfallbar ausgeschiedene Beschäftigte	1.949	2.082
Rentnerinnen und Rentner	6.336	6.706
	20.729	20.862

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2025 15 Jahre (Vorjahr: 16 Jahre).

Die Entwicklung zwischen dem Eröffnungssaldo und dem Schlussaldo der Pensionsverpflichtung, des Planvermögens und der Pensionsrückstellung stellt sich wie folgt dar:

T143 Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende

	2025					2024				
	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegen-der Zeitwert des Planvermögens	Summe	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanz-ansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegen-der Zeitwert des Planvermögens	Summe	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanz-ansatz aus leistungsorientierten Zusagen
in Mio. €										
Anfangsbestand 1. Januar	20.862	-18.396	2.466	110	2.576	19.737	-17.159	2.578	105	2.683
Laufender Dienstzeitaufwand	575	-	575	-	575	535	-	535	-	535
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Effekte aus Kürzungen	4	-	4	-	4	22	-	22	-	22
Zinsaufwand/Zinserträge	637	-548	89	1	90	619	-525	94	1	95
Im Gewinn und Verlust erfasster Gesamtbetrag	1.216	-548	668	1	669	1.176	-525	651	1	652
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung finanzieller Annahmen	-1.135	-	-1.135	-	-1.135	198	-	198	-	198
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung demografischer Annahmen	-24	-	-24	-	-24	4	-	4	-	4
Gewinne/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	579	-	579	-	579	296	-	296	-	296
Wertentwicklung des Planvermögens abzüglich der in den Zinsen erfassten Beträge	-	-51	-51	87	36	-	-680	-680	5	-675
Im sonstigen Ergebnis erfasster Gesamtbetrag	-580	-51	-631	87	-544	498	-680	-182	5	-177
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmende	156	-153	3	-	3	168	-168	-	-	-
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	-	-535	-535	-	-535	-	-417	-417	-	-417
Rentenzahlungen	-721	472	-249	-	-249	-669	518	-151	-	-151
Abgeltungszahlungen	-204	211	7	-	7	-3	1	-2	-	-2
In der Konzern-Kapitalflussrechnung erfasster Gesamtbetrag	-769	-5	-774	-	-774	-504	-66	-570	-	-570
Währungsdifferenzen	28	-31	-3	2	-1	-34	32	-2	-1	-3
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-28	11	-17	-	-17	-12	4	-8	-	-8
Sonstiges/Umbuchungen	-	28	28	-	28	1	-2	-1	-	-1
Endstand 31. Dezember	20.729	-18.992	1.737	200	1.937	20.862	-18.396	2.466	110	2.576
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	-	2.364	-	-	-	-	2.692
davon Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	-	-	-	-	248	-	-	-	-	292
davon aktive Überhänge des Planvermögens über die Pensionsverpflichtung	-	-	-	-	427	-	-	-	-	116

Der Zinsaufwand aus Pensionsrückstellungen und die Zinserträge aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Der laufende Dienstzeitaufwand und der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand werden im Personalaufwand erfasst.



Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert aus nachträglichen Leistungserhöhungen im Zusammenhang mit Aufhebungsvereinbarungen in Deutschland. Aufwandsreduzierend wirkten Erträge aus Plananpassungen in der Schweiz.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten vor allem Gewinne aus den gegenüber Vorjahr gestiegenen Abzinsungssätzen. Gegenläufig führten vor allem die Wertentwicklung der Anlagen der kapitalmarktorientierten Versorgung in Deutschland und nicht antizipierte gestiegene versorgungsrelevante Vergütungen in der Schweiz zu einer Zunahme der Verpflichtungen und daraus resultierend zu erfahrungsbedingten Verlusten.

Das Planvermögen erzielte im Geschäftsjahr 2025 einen Wertzuwachs von 599 Mio. EUR (Vorjahr: Wertzuwachs von 1.205 Mio. EUR). Dieser Betrag setzt sich aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen zusammen.

Informationen über Steueransprüche im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen sind in Tabelle [T110 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten](#) zu finden.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T144 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften

in %	31.12.2025	31.12.2024
Zinssatz		
Altersversorgung	4,2	3,6
Übergangsversorgung	4,2	3,6
Gehaltssteigerung		
Altersversorgung	2,5	2,5
Übergangsversorgung	2,5	2,5
Rentensteigerung		
Altersversorgung	1,0	1,0
Übergangsversorgung	2,5	2,5

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften die Heubeck-Richttafeln 2018 G verwendet.

T145 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften

in %	31.12.2025	31.12.2024
Zinssatz		
Österreich	4,2	3,6
Schweiz	1,3	1,0
USA	5,3	5,5
Gehaltssteigerung		
Österreich ¹⁾	2,0	2,0
Schweiz	1,8	1,8
USA	-	-
Rentensteigerung		
Österreich	-	1,8
Schweiz	-	-
USA	-	-

¹⁾ Betrifft die Abfertigungsleistungen.

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz die BVG-2020-Generationen- tafeln verwendet.

Die folgende Übersicht zeigt, wie der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung durch Änderungen der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen für die wesentlichen oben beschriebenen Pensionspläne beeinflusst worden wäre.

T146 Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen

	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2025 in Mio. €	Veränderung in %	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2024 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	20.729	–	20.862	–
Zinssatz				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.630	–5,3	19.650	–5,8
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21.642	+ 4,4	21.933	+ 5,1
Gehaltstrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	20.773	+ 0,2	20.910	+ 0,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.683	–0,2	20.817	–0,2
Rententrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	20.931	+ 1,0	21.086	+ 1,1
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.718	–0,1	20.851	–0,1

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 % führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jeder beziehungsweise jedes Begünstigten unterschiedlichen Erhöhung der Lebenserwartung. Dies entspricht in etwa einer Verlängerung der Lebenserwartung um ein Jahr für einen heute 55-jährigen männlichen Mitarbeiter. Eine zehnpromtente Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland und in der Schweiz zum 31. Dezember 2025 um 304 Mio. EUR (Vorjahr: 343 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Interaktionseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

T147 Zusammensetzung des Planvermögens

	31.12.2025				31.12.2024			
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt		Gesamt		Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt		Gesamt	
	vorhanden in Mio. €	nicht vorhanden in Mio. €	in Mio. €	in %	vorhanden in Mio. €	nicht vorhanden in Mio. €	in Mio. €	in %
Aktien			5.505	29,0			4.535	24,7
Europa	3.390	–			2.529	–		
Andere	2.115	–			2.006	–		
Festverzinsliche Wertpapiere			8.883	46,8			9.143	49,7
Staatsanleihen	1.179	–			2.158	–		
Unternehmensanleihen	7.704	–			6.985	–		
Aktienfonds	245	–	245	1,3	203	–	203	1,1
Rentenfonds	236	–	236	1,2	223	–	223	1,2
Geldmarktanlagen	381	–	381	2,0	738	–	738	4,0
Immobilien			1.454	7,7			1.421	7,7
Direkte Anlagen	1.106	–			–	–		
Indirekte Anlagen	81	267			1.096	325		
Versicherungsverträge	128	135	263	1,4	–	130	130	0,7
Bankguthaben	128	415	543	2,9	184	–12	172	0,9
Sonstige Anlagen ¹⁾	369	1.113	1.482	7,8	491	1.340	1.831	10,0
Summe	17.062	1.930	18.992	100,0	16.613	1.783	18.396	100,0

¹⁾ In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Rohstoffe, Infrastructure und Private Equity, sowie Sicherungsinstrumente im Zusammenhang mit der LDI-Strategie enthalten.

Das Planvermögen für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, Aktien, Immobilien und flüssigen Mitteln zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Die verantwortlichen Organe innerhalb der Lufthansa Group steuern und überwachen die sich aus der Ausfinanzierung von leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken.

Innerhalb der Lufthansa Group verfolgen die Pläne das Ziel, innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitraums die deutschen und Schweizer Pensionsverpflichtungen durch Deckungsvermögen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Wesentliche Faktoren zur Zielerreichung sind die Performance der Anlagen sowie für die Schweizer Pläne die Ausgestaltung des Beitragssystems und der Verzinsungspolitik.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined-Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von Asset-Liability-Matching-(ALM-)Studien. Um in regelmäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die ALM-Studie periodisch, in der Regel alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einer externen Beraterin/einem externen Berater erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagenmix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden



können. Dazu wird im ersten Schritt von der Aktuarin/dem Aktuar eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflichtungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets. Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen hin für die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und die das Anlageziel mit einer hohen Wahrscheinlichkeit erreichen. Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird.

Der Ausfinanzierungsgrad für die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG beträgt nahezu 100 % (Vorjahr: nahezu 100 %). Zur Stabilisierung des Ausfinanzierungsgrades sind mittlerweile 75 % (Vorjahr: 75 %) des Anlageportfolios einer Liability-Driven-Investment-(LDI)-Strategie folgend angelegt.

Im Rahmen der LDI-Strategie werden die Kapitalanlagen so investiert, dass die Anlageseite das Zinsänderungsrisiko der Pensionsverpflichtungen repliziert. Dadurch werden Schwankungen der Nettopensionsverpflichtungen aufgrund von Zinsänderungen in der Konzernbilanz reduziert. Hierzu werden die Kapitalanlagen im Wesentlichen in festverzinsliche Unternehmensanleihen investiert und durch derivative Zinsswaps die gleiche Zinssensitivität auf Aktiv- und Passivseite hergestellt. Zum 31. Dezember 2025 bestand ein Ziel-Zinssicherungsgrad von rund 75 % (Vorjahr: rund 75 %) für die genannten Pensionsverpflichtungen. Es werden darüber hinaus derivative Finanzinstrumente zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wurde ebenfalls initial von der Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer ALM-Studie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Dadurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2026 688 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 658 Mio. EUR); in Deutschland entfallen sie nur auf die kapitalmarktorientierte Versorgung.

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T148 Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2025	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2024
2026 (Vorjahr: 2025)	828	769
2027 (Vorjahr: 2026)	900	813
2028 (Vorjahr: 2027)	930	831
2029 (Vorjahr: 2028)	956	876
2030 (Vorjahr: 2029)	909	911
2031–2035 (Vorjahr: 2030–2034)	4.428	4.324

Die prognostizierten Fälligkeiten für Pensionszahlungen beinhalten keine möglichen Dotierungen in das oder Finanzierungen aus dem Planvermögen. Daher können die Cashflow-Effekte aus Zahlungen in Bezug auf Pensionspläne höher oder niedriger sein als die prognostizierten Pensionszahlungen, was hauptsächlich von der Fähigkeit des Unternehmens abhängt, seine bisherige Finanzierungspolitik in der Zukunft fortzuführen.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2025 auf 556 Mio. EUR (Vorjahr: 507 Mio. EUR). Diese entfallen im Wesentlichen auf Beiträge zu gesetzlichen Rentenversicherungen, enthalten aber auch tarifvertragliche oder freiwillige Beiträge zu anderen Versorgungseinrichtungen. Die Zunahme ergab sich vor allem aus gestiegenen Beiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung infolge von Gehaltssteigerungen und einer Zunahme der Beschäftigtenanzahl.



36. Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T149 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2025			31.12.2024		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	41	26	15	44	19	25
Übrige Personalkosten	178	148	30	187	153	34
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	542	69	473	378	17	361
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	89	71	18	96	77	19
Umweltlastensanierungen	30	27	3	33	29	4
Prozesse	186	20	166	222	30	192
Restrukturierungen/Abfindungen	14	4	10	22	3	19
Überholung Lease-Flugzeuge	594	388	206	552	412	140
Gewährleistungen	66	-	66	62	-	62
Übrige Rückstellungen	228	68	160	251	51	200
Summe	1.968	821	1.147	1.847	791	1.056

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen ergeben sich aus tarifvertraglichen Vereinbarungen in Deutschland. Die Ermittlung der Verpflichtungen erfolgte im Jahr 2025 mit einem Zinssatz von 2,80 % (Vorjahr: 3,00 %).

Zur Insolvenzsicherung der Erfüllungsrückstände aus Altersteilzeitverträgen wurden Zahlungsmittel an ein externes Treuhandvermögen übertragen beziehungsweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen. Dieses ausgelagerte Vermögen wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet und mit den Bruttoverpflichtungen saldiert, da es die Anforderungen an Planvermögen erfüllt.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

T150 Finanzierungsstand

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	177	242
Externes Planvermögen	-217	-205
davon sonstige Rückstellungen	-40	37
davon sonstige Vermögenswerte	81	7

Da die tarifvertraglich vereinbarte Möglichkeit zum Abschluss neuer Altersteilzeitverträge mittlerweile ausgelaufen ist, hat sich die Verpflichtung im Geschäftsjahr reduziert.

Die Rückstellungen für übrige Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Jubiläumsgratifikationen und sonstige kurzfristige Verpflichtungen.

Die Rückstellungen für die Rückgabeverpflichtung für Emissionszertifikate decken die Einreichungsverpflichtungen im Rahmen der Emissionshandelssysteme ab, denen die Lufthansa Group unterliegt. Den Verpflichtungen stehen Zertifikatsbestände gegenüber, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden. [↗ Erläuterung 25](#) und [↗ Erläuterung 28](#). Die Zunahme im Geschäftsjahr beruhte auf einer verringerten Anzahl kostenfrei zugeteilter Zertifikate, einer Steigerung der Zertifikatspreise und auf höheren für die Systeme relevanten Emissionen.

Die Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften betreffen vor allem Wartungsverträge bei der Lufthansa Technik AG, für die die vereinbarten Erlöse die zurechenbaren Aufwendungen nicht decken werden.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigen-gutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse wurden unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen basieren auf abgeschlossenen Aufhebungsvereinbarungen oder angebotenen Vertragsbeendigungen, denen sich der Konzern nicht mehr entziehen kann.



Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen resultieren im Wesentlichen aus Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur dieser Flugzeuge. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme der Anzahl geleaster Flugzeuge.



Die Rückstellungen für Gewährleistungen wurden vor allem für Gewährleistungssachverhalte im Segment Technik erfasst.



Im Geschäftsjahr 2025 haben sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T151 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2025

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse	Restrukturierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2025	44	187	378	96	33	222	22	552	62	251	1.847
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	-1	-1	-	-	-	-	-21	-1	-1	-25
Verbrauch	-104	-33	-362	-27	-2	-25	-12	-118	-16	-48	-747
Zuführung/Neubildung	40	25	527	23	-	49	7	198	24	56	949
Zinseffekte	3	2	-	2	1	2	-	10	-	1	21
Auflösung	-	-5	-	-5	-2	-63	-3	-27	-3	-31	-139
Umgliederungen	58	3	-	-	-	1	-	-	-	-	62
Stand 31.12.2025	41	178	542	89	30	186	14	594	66	228	1.968

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T151 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2024

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse	Restrukturierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2024	62	199	225	150	32	218	49	401	72	232	1.640
Änderung Konsolidierungskreis	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Währungsdifferenzen	-	-	1	-	-	-1	-	8	-	-	8
Verbrauch	-93	-30	-196	-34	-1	-16	-32	-74	-18	-26	-520
Zuführung/Neubildung	82	39	348	13	1	37	8	209	24	62	823
Zinseffekte	1	4	-	3	1	-	-	9	-	2	20
Auflösung	-	-6	-1	-35	-	-16	-3	-1	-16	-26	-104
Umgliederungen	-8	-27	1	-1	-	-	-	-	-	7	-28
Stand 31.12.2024	44	187	378	96	33	222	22	552	62	251	1.847

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

T152 Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen

in Mio. €	Stand 2025				Stand 2024			
	2027	2028	2029	2030 und Folgejahre	2026	2027	2028	2029 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	15	15	10	39	16	16	13	41
Umweltlastensanierungen	3	3	3	18	3	3	3	20
Restrukturierungen/Abfindungen	1	1	1	1	2	1	-	-
Überholung Lease-Flugzeuge	58	47	106	191	148	43	38	206
Übrige Rückstellungen	38	55	33	36	22	27	27	28

37. Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich aus einem langfristigen Teil, der eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweist, und einem unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Teil mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr zusammen. Die Gesamtsumme ist Tabelle

➤ [T153 Finanzschulden](#) zu entnehmen.

T153 Finanzschulden

in Mio. €	31.12.2025			31.12.2024		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	6.736	5.561	1.175	6.969	5.450	1.519
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	494	434	60	421	298	123
Leasingverbindlichkeiten	3.459	2.806	653	2.887	2.376	511
Sonstige Darlehen	3.838	3.305	533	3.946	3.289	657
	14.527	12.106	2.421	14.223	11.413	2.810

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich die Strategie, Finanzschulden in allen Währungen mittels Zinsderivaten in Finanzschulden in Euro umzuwandeln.



Bei den Anleihen handelt es sich um sieben Anleihen mit festem Rückzahlungsbetrag, die im Rahmen des Euro-Medium-Term-Notes-Programms begeben wurden. Zum Bilanzstichtag waren unter dem Programm Anleihen mit einem Nominalvolumen von 5,0 Mrd. EUR, Zinssätzen zwischen 2,875 % und 4,125 % pro Jahr sowie Fälligkeiten zwischen Mai 2026 und September 2032 emittiert. Im Rahmen des Programms können Anleihen mit einem Gesamtbetrag von 10 Mrd. EUR begeben werden. Weiterhin werden unter der Position eine im Jahr 2025 neu begebene Wandelanleihe, eine im Jahr 2025 neu begebene Hybridanleihe sowie eine im Jahr 2015 emittierte Hybridanleihe ausgewiesen. Die neue Wandelanleihe wurde mit einem Nominalvolumen von 600 Mio. EUR ausgegeben und kann in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Wandlungspreis von 10,755 EUR gewandelt werden. Der nicht gewandelte Teil der Anleihe ist am 10. September 2032 zum aufgezinsten Rückzahlungsbetrag von 102,66 % des Gesamtnennwertes zur Tilgung fällig. Die Hybridanleihe aus dem Jahr 2015 hat ein Volumen von 500 Mio. EUR, eine Laufzeit bis August 2075 und eine Verzinsung von 4,382 % pro Jahr. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal zum 12. Februar 2026. Die zu Beginn des Jahres 2025 begebene Hybridanleihe hat ebenfalls ein Volumen von 500 Mio. EUR, eine Laufzeit bis Januar 2055 und eine Verzinsung von 5,250 % pro Jahr. Sie kann zum ersten Mal in der Zeit zwischen dem 15. Oktober 2030 und dem 15. Januar 2031 gekündigt werden sowie danach im jährlichen Turnus ab dem 15. Januar 2032.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfielen 470 Mio. EUR auf Schuldscheindarlehen. Ein Schuldscheindarlehen mit einem Buchwert von 47 Mio. EUR war mit einem Flugzeug besichert.

Die Leasingverbindlichkeiten entsprechen dem Barwert der verbleibenden Zahlungsverpflichtungen aus kontrahierten Leasingverträgen. Zu weiteren Details zu den abgeschlossenen Verträgen siehe [↗ Erläuterung 22](#).

Die Leasingverbindlichkeiten der Lufthansa Group weisen nachfolgend dargestellte Fälligkeiten auf. Die Angaben basieren auf vertraglichen undiskontierten Zahlungen.

T154 Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Im 1. Quartal	164	143
Bis 1 Jahr ¹⁾	552	396
1 – 5 Jahre	1.877	1.662
Später	1.733	1.264

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Unter den sonstigen Darlehen entfielen 3.716 Mio. EUR (Vorjahr: 3.798 Mio. EUR) auf strukturierte Leasinggesellschaften und sonstige Flugzeugfinanzierungsmodelle ([↗ Erläuterung 19](#)). Dieser Betrag war mit den jeweils finanzierten Flugzeugen besichert. Im Jahr 2025 wurden sechs weitere Flugzeuge auf diesem Weg refinanziert, zwölf derartige Finanzierungen sind ausgelaufen.

Sowohl im Geschäftsjahr 2025 als auch im Geschäftsjahr 2024 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden. Kennzahlenabhängige Auflagen bestehen nicht.

38. Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T155 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	25	8
	25	8

Unter den langfristigen Vertragsverbindlichkeiten werden langfristige Abgrenzungen für Fertigungsaufträge erfasst, bei denen die erhaltenen Zahlungen die bisher erbrachten Leistungen übersteigen.

39. Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

T156 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Erhaltene Anzahlungen	2	2
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	10	19
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	30	22
	42	43

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind öffentliche Investitionszuschüsse und -zulagen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) enthalten, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in den Folgejahren aufgelöst werden.



In den sonstigen nichtfinanziellen Verbindlichkeiten sind die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen für Vorstand und Führungskräfte sowie für außertariflich Mitarbeitende enthalten.

Für den Vorstand gilt ein variables Vergütungssystem, bei dem sich die Performance zu 80 % an finanziellen und zu 20 % an Nachhaltigkeitsparametern bemisst. Als finanzielle Ziele dienen zu 30 % der relative Total Shareholder Return (TSR) der Lufthansa Aktie im Vergleich zum Branchenindex NYSE Arca Global Airline Index sowie zu 50 % der durchschnittliche bereinigte Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) während der Performanceperiode. Die Performanceperiode beträgt vier Jahre. Für die TSR-Komponente werden in der Performanceperiode die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie die letzten 60 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode herangezogen. Die Zielerreichung für das durchschnittliche Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE für die vierjährige Performanceperiode mit einem im Gewährungsjahr festgelegten strategischen Zielwert, der als unteren Schwellenwert die Deckung der Kapitalkosten (WACC) vorsieht. Die Nachhaltigkeitsparameter werden für die jeweilige Performanceperiode vom Aufsichtsrat festgelegt.

Für die nicht marktabhängigen Erfolgsziele wurde im Rahmen der Bewertung für 2023 eine erwartete Zielerreichung von 50,00 % für den Adjusted ROCE und 0 % für den Nachhaltigkeitsparameter, für 2024 eine erwartete Zielerreichung von 1,67 % für den Adjusted ROCE und 200 % für den Nachhaltigkeitsparameter und für 2025 eine erwartete Zielerreichung von 102,41 % für den Adjusted ROCE und 140 % für den Nachhaltigkeitsparameter angenommen. Zu Beginn der jeweiligen Performanceperiode wird eine Anzahl virtueller Aktien zugeteilt, die sich aus der Division des individuellen Zielbetrags der mehrjährigen variablen Vergütung durch den durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der jeweiligen Performanceperiode ergibt. Die Auszahlung wird aus dem Zielerreichungsgrad für dieses Erfolgsziel multipliziert mit der Anzahl virtueller Aktien zu Beginn der Performanceperiode und dem durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der letzten 60 Handelstage vor Ablauf des letzten Jahres der jeweiligen Performanceperiode berechnet.

Auch Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und von weiteren konsolidierten und nicht konsolidierten Konzerngesellschaften erhalten eine Zusage für ein mehrjähriges Incentive-Programm in Form einer aktienbasierten Vergütung. Die Zielerreichung ist zu 50 % an den Adjusted ROCE gekoppelt. Weitere 30 % sind an die relative Aktienrendite der Deutschen Lufthansa AG im Vergleich zur Entwicklung der Aktienrendite nach Maßgabe des Branchenindex NYSE Arca Global Airline Index (TSR-Ziel) gebunden. Die verbleibenden 20 % des Zielbetrags sind an Nachhaltigkeitsziele hinsichtlich der Reduktion des CO₂-Ausstoßes geknüpft. Die Bandbreite der Zielerreichung der einzelnen

Leistungskriterien reicht von 0 % bis 200 %. Der Erdienungszeitraum beginnt jeweils am 1. Januar des Programmjahres und beträgt jeweils drei Jahre. Es ist geplant, dass die Auszahlung eines potenziellen Bonus jeweils zur Hälfte in bar und in Lufthansa Aktien erfolgt. Dementsprechend wird der beizulegende Zeitwert der Aktienkomponente im Eigenkapital ausgewiesen und initial zum Gewährungszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Barkomponente mit einem Betrag von 18,7 Mio. EUR (Vorjahr: 7,5 Mio. EUR), die ebenfalls Bestandteil der sonstigen nichtfinanziellen Verpflichtungen ist, wurde auf Basis des beizulegenden Zeitwerts am Bilanzstichtag bestimmt und erhöht den Personalaufwand entsprechend um 11,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR).

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2021 für Führungskräfte erfolgte wie im Vorjahr keine Auszahlung.

Insgesamt hat sich der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T157 Entwicklung des Bestands an Optionen und virtuellen Aktien

	2025			2024		
	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien/ Optionsrechte	Barausgleich in Tsd. €	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien	Barausgleich in Tsd. €
Ausstehend zum 01.01.	1.733	6.230.662	–	3.947	5.639.521	–
Gewährt	–	4.113.424	–	–	2.743.840	–
Ausgelaufen bzw. verfallen	1.733	820.717	–	2.214	1.581.593	–
Ausgeübt	–	818.412	9.520	–	571.106	1.054
Ausstehend zum 31.12.	–	8.704.957	–	1.733	6.230.662	–

Die beizulegenden Zeitwerte der Optionsrechte und der virtuellen Aktien der laufenden Aktienprogramme wurden mithilfe von Monte-Carlo-Simulationen ermittelt. Hierbei werden die zukünftigen Renditen der Aktien des Vergleichsindex sowie der Deutschen Lufthansa AG simuliert und der Wert der Optionsrechte und der virtuellen Aktien als zu erwartender Ausschüttungsbetrag ermittelt. In die Monte-Carlo-Simulation sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 60-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG und des Branchenindex NYSE Arca Global Airline Index. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.



Insgesamt wurden die in Tabelle **T158** aufgeführten beizulegenden Werte ermittelt. Während die Anzahl der Aktien beim Vorstand eine zugesagte Größe ist, handelt es sich bei den Führungskräften und außertariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um eine variable Anzahl, welche sich auf Basis des am festgelegten Stichtag zum Zeitpunkt des Settlements an der Frankfurter Wertpapierbörse (Xetra) festgestellten Schlusskurses ergibt. Die in der Tabelle aufgeführte Anzahl wurde auf Basis des Aktienkurses zum 30. Dezember 2025 (8,41 EUR) ermittelt.

T158 Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte und virtuellen Aktien zum 31.12.2025

	Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/virtuelle Aktie in EUR	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt in EUR
Vorstand				
Virtuelle Aktien 2022	927.143	12,44	100 %	11.531.705
Virtuelle Aktien 2023	714.135	3,87	100 %	2.761.085
Virtuelle Aktien 2024	908.570	5,19	100 %	4.712.789
Virtuelle Aktien 2025	1.181.824	8,30	100 %	9.803.832
Führungskräfte				
Optionsrechte 2023	989.964	8,41	100 %	8.325.601
Optionsrechte 2024	765.029	8,41	67 %	4.310.708
Optionsrechte 2025	2.132.465	8,41	33 %	5.918.232
Außertarifliche Mitarbeitende				
Optionsrechte 2024	286.692	8,41	67 %	1.615.423
Optionsrechte 2025	799.134	8,41	33 %	2.217.837
Summe Optionen und virtuelle Aktien				
davon virtuelle Aktien	3.731.672			
davon Optionsrechte	4.973.284			

T158 Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte und virtuellen Aktien zum 31.12.2024

	Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/virtuelle Aktie in EUR	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt in EUR
Vorstand				
Virtuelle Aktien 2021	818.412	11,50	100 %	9.388.691
Virtuelle Aktien 2022	927.143	8,39	100 %	7.778.730
Virtuelle Aktien 2023	714.135	3,20	100 %	2.285.232
Virtuelle Aktien 2024	908.570	4,38	100 %	3.979.537
Führungskräfte				
Optionsrechte 2021	1.733	1.292	79 %	1.770.401
Optionsrechte 2023	1.027.132	8,18	67 %	5.601.295
Optionsrechte 2024	1.375.739	6,71	33 %	6.205.700
Außertarifliche Mitarbeitende				
Optionsrechte 2024	459.531	6,71	33 %	2.076.739
Summe Optionen und virtuelle Aktien				
davon Optionen	1.733			
davon virtuelle Aktien	3.368.260			
davon Optionsrechte	2.862.402			

Aus der Bewertung der virtuellen Aktien für den Vorstand ergab sich zum Stichtag eine Verpflichtung in Höhe von 28,9 Mio. EUR (Vorjahr: 26,3 Mio. EUR), wovon 17,3 Mio. EUR (Vorjahr: 14,1 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Die im Geschäftsjahr geleistete Auszahlung für ausgelaufene virtuelle Aktienoptionen in Höhe von 9,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR) hat die Verbindlichkeit reduziert. Die Wertänderung der virtuellen Aktien und die Gewährung weiterer virtueller Aktien im Geschäftsjahr führte zu einer Belastung des Personalaufwands von 14,8 Mio. EUR (Vorjahr: Entlastung 6,2 Mio. EUR). Bei der Bewertung für das Programm 2023 wurden eine Restlaufzeit von 13 Monaten und ein risikoloser Zins von 1,90 % berücksichtigt, für das Programm 2024 eine Restlaufzeit von 25 Monaten und ein risikoloser Zins von 1,92 % sowie für das Programm 2025 eine Restlaufzeit von 37 Monaten und ein risikoloser Zins von 2,15 %.

Der beizulegende Zeitwert der Aktienzusagen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente für die Programme 2023, 2024 und 2025 für Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betrug 22,4 Mio. EUR (Vorjahr: 13,9 Mio. EUR) und wurde auf Basis eines Bewertungsmodells ermittelt. In dieses Modell wurde zum Gewährungszeitpunkt die



Lufthansa Aktie mit einer erwarteten gewichteten Volatilität von 43 % für 2023, 37 % für 2024 und 31 % für 2025 und einem Kurs von 8,94 EUR für 2023, 7,23 EUR für 2024 und 7,70 EUR für 2025 je Lufthansa Aktie berücksichtigt. Die erwartete Volatilität wurde aus historischen Volatilitäten abgeleitet. Im Modell wurde ein risikoloser Zinssatz von 2,96 % für 2023, 2,60 % für 2024 und 2,24 % für 2025 verwendet. Annahmen zu Korrelationen zwischen dem Lufthansa Aktienkurs und der Entwicklung des NYSE Arca Global Airline Index wurden auf Basis historischer Kurs- und Indexentwicklungen bestimmt. Der Anteil der Zusagen, die durch Eigenkapitalinstrumente ausgeglichen werden sollen, erhöht das Eigenkapital um 8,5 Mio. EUR (Vorjahr: 8,3 Mio. EUR) auf insgesamt 22,4 Mio. EUR. Für die Wertänderung der Optionen und der Optionsrechte und die Gewährung weiterer Optionsrechte im Geschäftsjahr wurden in Höhe von 17,9 Mio. EUR im Personalaufwand berücksichtigt.

40. Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T159 Vertragsverbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	5.389	5.183
Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen	2.331	2.290
Verbindlichkeiten aus angearbeiteten Technik- und EDV-Leistungen	427	386
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	326	278
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	3.084	2.954
Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden	8.473	8.137
In der Berichtsperiode erfasste Erlöse	2025	2024
Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten		
Erlöse aus Flugdokumenten	4.272	3.859
Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen	572	466
Erlöse Technik- und EDV-Leistungen	104	137
Sonstige	123	116
Summe	5.071	4.578

Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2024 konnten 241 Mio. EUR (Vorjahr: 267 Mio. EUR) nicht realisiert werden, sondern wurden an die Kundinnen und Kunden erstattet. Insgesamt wurden aus den im Jahr 2025 verkauften Tickets Tickets mit einem Gesamtbetrag von 2.358 Mio. EUR (Vorjahr: 2.366 Mio. EUR) erstattet.

Zum 31. Dezember 2025 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen 262 Mrd. Meilen/Punkte (Vorjahr: 263 Mrd. Meilen/Punkte) aus Meilenbonusprogrammen zu bewerten. Für die voraussichtlich verfallenden Meilen werden grundsätzlich Pro-Rata-Ertragsrealisationen über den allgemeinen Geltungszeitraum von drei Jahren vorgenommen.

Bereits kontrahierte, noch nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Dienstleistungsverträgen betragen unter der Annahme eines vertragsgemäßen Abrufs insgesamt 11,0 Mrd. EUR, wovon 2,0 Mrd. EUR auf die nächsten zwölf Monate entfallen. Im Wesentlichen sind dies Wartungsverträge des Geschäftsbereichs Technik über die langfristige Instandsetzung und Überholung der Teilflotten von Fluggesellschaften. Bei der Ermittlung der ausstehenden Leistungsverpflichtungen werden die in den Verträgen vereinbarte sowie aus den jeweiligen Flugplanungen abgeleitete Anzahl an Wartungsereignissen mit ihren wahrscheinlichen Erlösen sowie Festpreise für bestimmte Leistungen (Bereich VIP sowie Kabinenmodifikation) berücksichtigt. Von den Leistungsverpflichtungen, die zwölf Monate übersteigen, werden voraussichtlich 67 % bis 2031 realisiert.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2025 keine Umsatzerlöse aus den in früheren Geschäftsjahren erfüllten Leistungsverpflichtungen erfasst.

Den Vereinfachungsregeln des IFRS 15 entsprechend werden keine Angaben zu den Leistungsverpflichtungen zum 31. Dezember 2025 oder zum 31. Dezember 2024 gemacht, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von einem Jahr oder weniger haben. Aufgrund von Umbuchungsmöglichkeiten kann es bei Flugleistungen grundsätzlich zu einer Zeitspanne zwischen Vertragsabschluss und Leistungserbringung kommen, die ein Jahr überschreitet, was jedoch bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbar ist. Aufgrund der Vorausbuchungsfrist von maximal einem Jahr und kurzfristiger Umbuchungsmöglichkeiten geht der Konzern davon aus, dass die Anwendung der Vereinfachungsregel gerechtfertigt ist. Prämienmeilen können mindestens über drei Jahre eingelöst werden, sind jedoch auch kurzfristig einlösbar und werden aus diesem Grund ebenfalls als kurzfristig ausgewiesen.

41. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

T160 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	55	76
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	–	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	4.320	4.395
	4.375	4.472
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	27	9
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	337	303
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	567	305
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	815	914
	1.746	1.531
Summe	6.121	6.003

Sonstige Verbindlichkeiten dienen nicht als Sicherheit für positive Marktwerte von Derivaten (Vorjahr: 63 Mio. EUR).

Zur Optimierung des Working Capitals und des Cashflows sowie zur Stärkung der Lieferantenbeziehungen nimmt die Lufthansa Group an einem Supply-Chain-Finance-(SCF-)Programm teil. Das Programm wird von der CRX Markets AG, München, angeboten und die Teilnahme ist für die Lieferanten gebührenfrei. Lieferanten können auf freiwilliger Basis am Programm teilnehmen, um eine vorzeitige Bezahlung ihrer Forderungen von den teilnehmenden Banken mit einem Abschlag zu erhalten. Die Lufthansa Group bezahlt dann die ursprüngliche Rechnung am Fälligkeitsdatum an die Bank. Für die Lufthansa Group entstehen keine zusätzlichen Kosten gegenüber den teilnehmenden Banken. Zum 31. Dezember 2025 wurde das SCF-Programm von den Konzerngesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, Austrian Airlines AG sowie Swiss International Airlines Ltd. genutzt. Zum Stichtag nahmen 18 Lieferanten mit einem ausstehenden Volumen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 510 Mio. EUR (Vorjahr: 583 Mio. EUR) teil. Zahlungsbedingungen von Verbindlichkeiten im Programm gehen nicht über Zahlungsbedingungen mit Lieferanten hinaus, die nicht am Programm teilnehmen. Die Spanne der Zahlungsfristen im SCF-Programm beläuft sich auf 90 bis 190 Tage und für vergleichbare Rechnungen außerhalb des SCF-Programms auf 0

bis 185 Tage. Alle relevanten vertraglichen Zahlungsbedingungen und Konditionen werden ebenfalls mit Lieferanten außerhalb des Programms auf bilateraler Basis verhandelt, weshalb sich der Charakter der Lieferantenverbindlichkeit durch die Teilnahme am SCF-Programm nicht verändert. Der Ausweis unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bleibt somit erhalten. Entsprechend werden die Zahlungsströme aus diesen Verbindlichkeiten in der Kapitalflussrechnung weiterhin unter den Zahlungsflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit in der Position „Veränderungen Trade Working Capital“ dargestellt.

Daneben nimmt die Lufthansa Group an einem weiteren SCF-Programm teil, das von der cflox GmbH, Hamburg angeboten wird. Dieses Programm ermöglicht es, Zahlungsziele um 90 Tage zu verlängern, ohne dabei Änderungen für Lieferanten auszulösen, da diese weiterhin ihre Zahlungen zum vereinbarten Zeitpunkt erhalten. Hierbei entsteht eine sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit gegenüber dem Zahlungsdienstleister, der die Zahlung für die Lufthansa Group leistet. Der Zahlungsstrom wird somit in der Kapitalflussrechnung weiterhin unter den Zahlungsflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit in der Position „Veränderungen Trade Working Capital“ dargestellt. Zum 31. Dezember 2025 wurde dieses Programm von der Deutschen Lufthansa AG genutzt. Zum Stichtag bestehen in diesem Zusammenhang sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten in Höhe von 299 Mio. EUR (Vorjahr: 258 Mio. EUR), die ursprünglich auf zehn Lieferanten entfielen.

42. Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

T161 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	217	281
Abgegrenzte Aufwendungen für Urlaub, Gleit- und Mehrarbeitszeit	294	290
Erhaltene Anzahlungen	101	18
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	51	45
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	118	75
	781	709

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten 86 Mio. EUR aus den zwei zum Verkauf stehenden Flugzeugen der Boeing 747-Serie.

Die sonstigen nichtfinanziellen Verbindlichkeiten enthalten den kurzfristigen Anteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen ([↗ Erläuterung 39](#)).



Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

43. Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Zum 31. Dezember 2025 war die Lufthansa Group in drei berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur. Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale der jeweiligen Fluggesellschaften wie Netz- und Vertriebsstrukturen, Kundinnen und Kunden sowie Dienstleistungen wurden die Aktivitäten jeweils zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Das Segment Passagier-Airlines besteht aus den Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines sowie seit 2025 der Beteiligung an ITA Airways. Weiterhin beinhaltet dieses Segment die Fluggesellschaften Euro-wings inklusive der Beteiligung an SunExpress, Discover Airlines und Edelweiss Air sowie die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht unter [↗ Geschäftsfeld Passagier-Airlines](#) dargestellt.

Das Segment Logistik umfasst die Aktivitäten im Frachtlinienluftverkehr durch die Lufthansa Cargo-Gruppe. Lufthansa Cargo ist die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge und firmiert als die Lufthansa Technik-Gruppe.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in Tabelle **T162** in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ dargestellt. Darunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa Systems-Gruppe, der Lufthansa Aviation Training-Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

Die Segmentierung wurde gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 geändert. Die aus vier konsolidierten und drei nicht konsolidierten Gesellschaften bestehende Lufthansa Industry Solutions-Gruppe wurde zum 1. Januar 2025 den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet (zuvor Segment Technik), da die strategische Führung der Gesellschaften nicht mehr durch die Lufthansa Technik AG erfolgt. Die Vorjahreswerte der Segmentberichterstattung wurden entsprechend angepasst. Die Außenumsätze der konsolidierten Gesellschaften der Lufthansa Industry Solutions-Gruppe betrugen im Geschäftsjahr 2025 136 Mio. EUR (Vorjahr 138 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT dieser Gruppe in der Segmentdarstellung belief sich auf 40 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR).

Erläuterungen zu den Segmentdaten und der internen Steuerung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in [↗ Erläuterung 2](#) beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Lufthansa Group misst den Erfolg ihrer Segmente anhand der beiden Segmentergebnisgrößen EBIT und Adjusted EBIT. Die Steuerungsgröße EBIT setzt sich aus dem betrieblichen IFRS-Ergebnis und dem Beteiligungsergebnis zusammen. Das Adjusted EBIT ergibt sich durch die Korrektur des EBIT um Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (Plananpassungen und Planabgeltungen), Aufwendungen für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen, wesentliche außerordentliche, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit herrührende Rechtskosten, wesentliche Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen sowie um wesentliche sonstige Aufwendungen, die auf außerordentlichen, externen Ereignissen beruhen.

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als kostenbasierte Umlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen siehe [↗ Erläuterung 3](#).

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Ergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente, liquide Mittel und latente Steuerposten, vermindert um nicht zinstragende Schulden.

In der Überleitungsspalte sind die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte ebenso enthalten wie die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben. Die eliminierten Umsätze der Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

Die Beträge in der Überleitungsspalte zum Konzern-EBIT beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.

T162 Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2025

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Summe berichts- pflichtiger opera- tiver Segmente	Weitere Gesell- schaften und Konzernfunktionen	Überleitung		Konzern ⁵⁾
						Nicht zugeordnet	Konsolidierung	
Außenumsätze	29.760	3.355	6.044	39.159	438	-	-	39.597
davon Verkehrserlöse	28.623	3.189	-	31.812	-	513	-	32.325
Konzerninnenumsätze	816	48	2.005	2.869	728	-	-3.597	-
Umsatzerlöse	30.576	3.403	8.049	42.028	1.166	-	-3.597	39.597
Übrige operative Erträge	1.075	82	656	1.813	2.073	-	-985	2.901
Operative Erträge	31.651	3.485	8.705	43.841	3.239	-	-4.582	42.498
Operative Aufwendungen	30.688	3.209	8.124	42.021	3.400	-	-4.622	40.799
davon Materialaufwand	18.199	2.263	5.221	25.683	436	-	-2.538	23.581
davon Personalaufwand	6.441	470	1.609	8.520	1.122	-	-3	9.639
davon Abschreibungen	1.872	201	152	2.225	97	-	47	2.369
davon sonstige Aufwendungen	4.176	275	1.142	5.593	1.745	-	-2.128	5.210
Beteiligungsergebnis¹⁾	124	48	22	194	69	-	-2	261
davon Ergebnis Equity-Bewertung	122	10	13	145	14	-	-	159
Adjusted EBIT²⁾	1.087	324	603	2.014	-92	-	38	1.960
Überleitungspositionen	73	1	6	80	2	-	-12	70
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-32	-	-2	-34	-3	-	1	-36
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-10	-2	6	-7	-21	-	-1	-28
Ergebnis Anlagenabgang	65	3	2	70	33	-	-12	91
Sonstige Überleitungspositionen	50	-	-	51	-7	-	-	43
EBIT	1.160	325	609	2.094	-90	-	26	2.030
Übriges Finanzergebnis								-110
Ergebnis vor Ertragsteuern								1.920
Gebundenes Kapital ³⁾	12.631	2.110	4.719	19.460	1.008	-	-180	20.288
davon aus Equity-Beteiligungen	817	40	163	1.020	15	-	-1	1.034
Segmentinvestitionen ⁴⁾	4.047	110	230	4.387	135	-	112	4.634
davon aus Equity-Beteiligungen	326	-	8	334	-	-	-	334
Mitarbeitende zum Stichtag	66.128	4.322	22.989	93.439	9.816	-	-	103.255
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	66.364	4.308	22.580	93.252	9.849	-	-	103.101

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT **71 T022**, S. 46 im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten) sowie abzüglich der liquiden Mittel.

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

⁵⁾ Werte zeigen fortgeführte Geschäftsbereiche.

T162 Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2024

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik ⁵⁾	Summe berichts- pflichtiger opera- tiver Segmente ⁵⁾	Weitere Gesell- schaften und Konzernfunktionen ⁵⁾	Überleitung		Konzern ⁶⁾
						Nicht zugeordnet	Konsolidierung ⁵⁾	
Außenumsätze	28.905	3.213	4.898	37.016	565	-	-	37.581
davon Verkehrserlöse	27.869	3.054	-	30.923	1	515	-	31.439
Konzerninnenumsätze	785	50	2.285	3.120	681	-	-3.801	-
Umsatzerlöse	29.690	3.263	7.183	40.136	1.246	-	-3.801	37.581
Übrige operative Erträge	992	93	470	1.555	2.291	-	-885	2.961
Operative Erträge	30.682	3.356	7.653	41.691	3.537	-	-4.686	40.542
Operative Aufwendungen	29.722	3.147	7.055	39.924	3.744	-	-4.571	39.097
davon Materialaufwand	17.761	2.241	4.511	24.513	459	-	-2.579	22.393
davon Personalaufwand	5.997	443	1.493	7.933	1.062	-	-3	8.992
davon Abschreibungen	1.836	198	150	2.184	110	-	43	2.337
davon sonstige Aufwendungen	4.128	265	901	5.294	2.113	-	-2.032	5.375
Beteiligungsergebnis ¹⁾	86	42	9	137	63	-	-	200
davon Ergebnis Equity-Bewertung	88	8	-11	85	12	-	-	97
Adjusted EBIT ²⁾	1.046	251	607	1.904	-144	-	-115	1.645
Überleitungspositionen	70	1	-52	19	65	-	2	86
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-11	-	-27	-38	-	-	-	-38
Pensionssondereffekte & Restrukturierung ⁵⁾	-16	-1	-2	-19	-18	-	-	-37
Ergebnis Anlagenabgang	94	-	1	95	96	-	1	192
Sonstige Überleitungspositionen	3	2	-24	-19	-13	-	1	-31
EBIT	1.116	252	555	1.923	-79	-	-113	1.731
Übriges Finanzergebnis								-155
Ergebnis vor Ertragsteuern								1.576
Gebundenes Kapital ³⁾	10.056	2.272	4.690	17.018	989	-	-241	17.766
davon aus Equity-Beteiligungen	386	44	163	593	4	-	-	597
Segmentinvestitionen ⁴⁾	3.275	149	206	3.630	169	-	20	3.819
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	22	22	-	-	-	22
Mitarbeitende zum Stichtag	65.172	4.261	22.313	91.746	9.963	-		101.709
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	63.952	4.223	21.618	89.793	10.497	-		100.290

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT **71 T022**, S. 46 im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten) sowie abzüglich der liquiden Mittel.

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

⁵⁾ Werte aufgrund der Umgliederung der Lufthansa Industry Solutions-Gruppe vom Segment Technik in die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen angepasst.

⁶⁾ Konzernspalte enthält nur fortgeführte Geschäftsbereiche.



Erläuterungen zu den geografischen Gebieten 2025

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die geografischen Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, und die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts zugeordnet. Die Zuordnung der anderen Betriebserlöse zu den einzelnen Regionen erfolgt nach geografischem Sitz der Kundin beziehungsweise des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Die Lufthansa Group steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für die Lufthansa Group nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Passagier-Airlines und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten findet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T163 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

in Mio. €	2025							2024						
	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse	21.440	6.032	648	3.166	442	597	32.325	20.884	5.743	616	3.216	433	547	31.439
Andere Betriebserlöse	2.579	2.244	306	1.448	448	247	7.272	2.367	1.802	222	1.196	363	192	6.142
Langfristige Vermögenswerte ^{1) 2) 3)}	24.236	165	19	66	1	2	24.489	22.816	168	21	115	1	1	23.122
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	4.333	32	2	7	–	–	4.374	3.856	22	2	9	–	–	3.889

¹⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

²⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

³⁾ Einschließlich Nutzungsrechten aus der Anwendung von IFRS 16.



Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T164 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern

in Mio. €	2025		2024	
	Deutschland	USA	Deutschland	USA
Verkehrserlöse	9.448	5.336	9.160	5.070
Andere Betriebserlöse	958	1.711	789	1.320
Langfristige Vermögenswerte ^{1) 2)}	17.152	158	15.665	156
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ²⁾	2.905	29	2.782	16

¹⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

²⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2025 und im Vorjahr wurden mit keiner Kundin beziehungsweise mit keinem Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse der Lufthansa Group getätigt.

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2026 erfolgte eine weitere Vertiefung der Integration der Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Für diese Fluggesellschaften werden die Airline-spezifischen Aktivitäten wie zum Beispiel Netzplanung, Flugzeugmanagement und Vertrieb vorrangig durch Gruppenfunktionen gesteuert, während die jeweiligen Fluggesellschaften unter anderem für die operative Aktivitäten sowie die Betreuung der Top-Kunden verantwortlich bleiben. Diese Änderung in der Organisation und Steuerung wirkt sich auch auf die für die Segmentierung relevante Berichterstattung aus. Aufgrund der geringeren Integration der Eurowings-Gruppe in dieses Steuerungsmodell wird die Eurowings-Gruppe einschließlich der ihr zugeordneten Beteiligung an der SunExpress ab dem Geschäftsjahr 2026 als eigenes Segment geführt, während alle anderen Passagier-Airlines weiterhin in einem Hub-Airlines-Segment zusammengefasst bleiben.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

44. Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente der Lufthansa Group im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem Operativen Cashflow, der dem Mittelzu- und -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit entspricht, nach der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit gegliedert. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen von 6.988 Mio. EUR (Vorjahr: 6.698 Mio. EUR). Letztere enthalten Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 1.165 Mio. EUR (Vorjahr: 675 Mio. EUR).

Um die Positionen Zinseinnahmen und Zinsausgaben in der Kapitalflussrechnung nicht zu überzeichnen, werden Zinsausgaben mit den Zinseinnahmen aus korrespondierenden Zinssicherungsgeschäften saldiert.

Zusätzliche Informationen zur Kapitalflussrechnung

Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend von dem Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus der Position Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Zahlungsflüsse im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen werden gänzlich im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Diese umfassen auch die erhaltenen Zahlungen aus dem CTA-Planvermögen, die zum Ausgleich geleisteter Rentenzahlungen eingefordert werden können.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

T165 Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen

in Mio. €	2025	2024
Ergebnis aus übrigen Finanzposten	-107	6
Wertberichtigung auf Forderungen	50	63
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	-24	-37
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	-365	-296
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	12	20
Summe	-434	-244

Das Trade Working Capital setzt sich aus den Veränderungen der Bilanzansätze von Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögensgegenständen und Anzahlungen, sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, Vertragsverbindlichkeiten sowie kurzfristigen Rechnungsabgrenzungsposten zusammen.

In der Position Übrige Aktiva/Passiva sind im Wesentlichen Korrekturen zwischen den Pensionsaufwendungen und -zahlungen, die Veränderungen aus sonstigen Rückstellungen und Abgrenzungen sowie Korrekturen für zahlungsunwirksame Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung enthalten.

Cashflow aus der Investitionstätigkeit (und Geldanlagen)

Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den Investitionen und Desinvestitionen langfristiger Vermögenswerte.

Im Geschäftsjahr entstand ein Mittelabfluss in Höhe von 325 Mio. EUR, der für den Erwerb von 41 % an ITA Airways in Form einer Kapitaleinlage gezahlt worden ist. Im Vorjahr wurde demgegenüber ein Mittelzufluss in Höhe von 376 Mio. EUR aus dem Verkauf der AirPlus-Gruppe generiert.

Im Geschäftsjahr wurden im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Geschäften insgesamt 19 Passagierflugzeuge veräußert und wieder zurückgeleast. Aus diesen Transaktionen ergaben sich Zuflüsse von insgesamt 1.273 Mio. EUR (Vorjahr: Zuflüsse in Höhe von 761 Mio. EUR aus Sale-and-Lease-back-Geschäften).

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält auch Tilgungen und Zinszahlungen für Leasingverbindlichkeiten. Darüberhinaus werden hier Zahlungsflüsse aus der Stellung von Sicherheiten zur Absicherung bestehender Marktwerte von Cross-Currency-Swap-Geschäften ausgewiesen.

Die Deutsche Lufthansa AG hat im Geschäftsjahr eine Wandelanleihe mit einem Volumen von 600 Mio. EUR, eine Hybridanleihe in Höhe von 500 Mio. EUR sowie acht Schuldscheindarlehen in Höhe von 380 Mio. EUR begeben. Demgegenüber standen Tilgungen in Höhe von 2.130 Mio. EUR vor allem für eine Anleihe des Euro Medium Term Note (EMTN), den Rückkauf einer Wandelanleihe, Schuldscheindarlehen und Leasingfinanzierungen.

Darüber hinaus wurden über Flugzeugfinanzierungen 752 Mio. EUR (Vorjahr: 381 Mio. EUR) aufgenommen und 618 Mio. EUR (Vorjahr: 527 Mio. EUR) getilgt.

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

T166 Finanzschulden 2025

in Mio. €	31.12.2024	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2025
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten	Währungsdifferenzen	Aufzinsung	Umbuchung	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	11.413	2.222	1	1.192	-476	24	-2.342	72	12.106
Finanzschulden kurzfristig	2.810	-2.722	-	1	-37	9	2.341	19	2.421
Übrige Finanzschulden ¹⁾	9	18	-	-	-	-	-	-	27
Gesamtbetrag Finanzschulden	14.232	-482	1	1.193	-513	33	-1	91	14.554
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps einschließlich zugehöriger Sicherheitsleistungen - Vermögenswerte	-267	-185	-	-	-	-	-	119	-333
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps einschließlich zugehöriger Sicherheitsleistungen - Verbindlichkeiten	254	-62	-	-	-	-	-	199	391

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

Im Vorjahr hatten sich die Finanzschulden wie folgt entwickelt:

T166 Finanzschulden 2024

in Mio. €	31.12.2023	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2024
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten	Währungsdifferenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	11.055	2.115	-	635	209	25	-2.625	-1	11.413
Finanzschulden kurzfristig	2.888	-2.696	-	-	17	26	2.596	-21	2.810
Übrige Finanzschulden ¹⁾	4	61	-	-	1	-	-57	-	9
Gesamtbetrag Finanzschulden	13.947	-520	-	635	227	51	-86	-22	14.232
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps einschließlich zugehöriger Sicherheitsleistungen - Vermögenswerte	-259	-9	-	-	-	-	-	1	-267
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps einschließlich zugehöriger Sicherheitsleistungen - Verbindlichkeiten	305	28	-	-	-	-	-	-79	254

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.



Sonstige Erläuterungen

45. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien

Zum aktuellen Stichtag lassen sich die finanziellen Vermögenswerte in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

T167 Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz

	31.12.2025						31.12.2024					
	Fortgeführte Anschaffungskosten	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Gesamt	Fortgeführte Anschaffungskosten	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Gesamt
in Mio. €												
Übrige Beteiligungen	-	25	-	-	-	25	-	24	-	-	-	24
Langfristige Wertpapiere	7	15	-	-	-	22	7	14	-	-	-	21
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	7	15	-	-	-	22	7	14	-	-	-	21
Ausleihungen	281	-	-	-	-	281	253	-	-	-	-	253
Langfristige Forderungen ¹⁾	688	-	-	-	-	688	227	-	-	-	-	227
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	-	-	-	238	238	-	-	-	-	821	821
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und sonstige kurzfristige Forderungen	4.084	-	-	-	-	4.084	3.899	-	-	-	-	3.899
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	2	-	-	338	340	-	6	-	-	798	804
Kurzfristige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.344	4.402	1.242	-	-	6.988	675	4.818	1.203	-	-	6.696
davon Eigenkapitalinstrumente	-	4.402	-	-	-	4.402	-	4.818	-	-	-	4.818
davon Fremdkapitalinstrumente	1.344	-	1.242	-	-	2.586	675	-	1.203	-	-	1.878
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.160	-	-	-	-	1.160	1.790	-	-	-	-	1.790
Summe¹⁾	7.564	4.444	1.242	-	576	13.826	6.851	4.862	1.203	-	1.619	14.535

¹⁾ Vorjahreswert angepasst



In der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind Derivate klassifiziert, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als freistehende Derivate bilanziert werden. Daneben enthält diese Kategorie Eigenkapitalinstrumente, bestehend aus Geldmarktfonds und Beteiligungen, für die das instrumentenspezifische Wahlrecht der erfolgsneutralen Bewertung zum Zeitwert ohne Recycling nicht ausgeübt wurde. Die Fremdkapitalinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling designiert waren, betreffen Anleihepositionen im Rahmen der Liquiditätsanlage.

Finanzielle Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern, wobei in der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ Derivate klassifiziert sind, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als freistehende Derivate bilanziert werden. Daneben wurde für die 2025 emittierte Wandelanleihe das instrumentenspezifische Wahlrecht ausgeübt, diese zum beizulegenden Zeitwert über die GuV zu designieren; er betrug zum Stichtag 614 Mio. EUR beträgt. Die gesamte Marktwertveränderung der Wandelanleihe mit einem Aufwand in Höhe von 14 Mio. EUR wurde dementsprechend aufgeteilt in einen kreditrisikoinduzierten Anteil von 4 Mio. EUR, der als Aufwand in den erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträgen erfasst wird, und einen kursinduzierten Anteil von 10 Mio. EUR, der als Aufwand im Handelsergebnis erfasst wird.

T168 Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz

	31.12.2025				31.12.2024			
	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	Gesamt	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	Gesamt
in Mio. €								
Finanzschulden (ohne IFRS-16-Leasingverbindlichkeiten)	614	–	10.454	11.068	600	–	10.737	11.337
Derivative Finanzinstrumente	1	1.204	–	1.205	2	602	–	604
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	4.375	4.375	–	–	4.472	4.472
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1.793	1.793	–	–	1.570	1.570
Summe	615	1.204	16.622	18.441	602	602	16.779	17.983

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie in Tabelle [T169](#) dargestellt zusammen.

T169 Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien

	2025						2024					
	Zins- aufwand	Zins- ertrag	Abschrei- bungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräuße- rungen	Währungs- ergebnis	Netto- ergebnis	Zins- aufwand	Zins- ertrag	Abschrei- bungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräuße- rungen	Währungs- ergebnis	Netto- ergebnis
in Mio. €												
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	-	7	-11	-	-161	-165	-	7	-26	-	24	5
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-2	33	-	5	-4	32	-3	31	-	25	1	54
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	51	-	29	-	80	-	103	-	78	-	181
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	-439	-	-	-	200	-239	-399	-	-	-	-153	-552
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-9	-	-	-16	-	-25	-12	-	-	43	-	31
Summe	-450	91	-11	18	35	-317	-414	141	-26	146	-128	-281

Tabelle T170 enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen (Level 1 der Fair-Value-Hierarchie). Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung zugänglicher Marktinformationen (Bloomberg) ermittelt (Level 2 der Fair-Value-Hierarchie). Für die weiteren zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, langfristige Forderungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Kassenbestände wird der Buchwert als angemessener Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert angesehen.

T170 Finanzschulden

in Mio. €	31.12.2025		31.12.2024	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.736	6.719	6.969	6.915
Commercial Paper gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-
Schuldscheindarlehen	470	496	395	409
Kreditlinien	24	24	26	25
Flugzeugfinanzierungen	3.716	3.766	3.798	3.932
Übrige Finanzschulden	122	121	148	123
Summe	11.068	11.126	11.336	11.404
Leasingverbindlichkeiten	3.459	-	2.887	-
Summe	14.527		14.223	

**Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungsstufen**

In den Tabellen T171 und T172 sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die Bewertungsstufen sind dabei folgendermaßen definiert:

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

- Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.
- Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Für die Geschäftsjahre 2025 und 2024 ergaben sich folgende Untergliederungen der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T171 Fair-Value-Hierarchie von Vermögenswerten

in Mio. €	31.12.2025				31.12.2024			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	4.417	2	25	4.444	4.832	6	24	4.862
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	2	-	2	-	6	-	6
Wertpapiere	4.417	-	-	4.417	4.832	-	-	4.832
Beteiligungen	-	-	25	25	-	-	24	24
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	575	-	575	-	1.619	-	1.619
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	-	1.242	-	1.242	-	1.203	-	1.203
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-	-	-	-	-
Fremdkapitalinstrumente	-	1.242	-	1.242	-	1.203	-	1.203
Vermögenswerte gesamt	4.417	1.819	25	6.261	4.832	2.828	24	7.684

T172 Fair-Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025				31.12.2024			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Fair Value über die GuV	-	-614	-	-614	-	-600	-	-600
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-1	-	-1	-	-2	-	-2
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	-1.204	-	-1.204	-	-602	-	-602
Verbindlichkeiten gesamt	-	-1.819	-	-1.819	-	-1.204	-	-1.204

Unter den Beteiligungen in Stufe 3, die zum Fair Value über die GuV ausgewiesen sind, befanden sich zum aktuellen Stichtag insgesamt 38 Einzelbeteiligungen (Vorjahr: 37), deren Anschaffungskosten aus Wesentlichkeitsgründen als bester Schätzwert für den Fair Value angesehen werden.



Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

T173 Saldierung von finanziellen Vermögenswerten

in Mio. €	31.12.2025						31.12.2024					
	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	4.224	140	4.084	–	301	3.783	4.092	193	3.899	–	111	3.788
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	578	–	578	31	–	547	1.625	–	1.625	132	63	1.430
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	1.160	–	1.160	–	–	1.160	1.790	–	1.790	–	–	1.790
Summe Aktiva	5.962	140	5.822	31	301	5.490	7.507	193	7.314	132	174	7.008

T174 Saldierung von finanziellen Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025						31.12.2024					
	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.517	140	4.377	–	–	4.377	4.665	193	4.472	–	63	4.409
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	1.205	–	1.205	31	301	873	604	–	604	132	111	361
Summe Passiva	5.722	140	5.582	31	301	5.250	5.269	193	5.076	132	174	4.770

Grundsätze der Sicherungspolitik

Die Lufthansa Group ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Die Begrenzung dieser Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement ist Bestandteil der Unternehmenspolitik.

Marktrisiko

Wechselkursschwankungen zwischen dem Euro und anderen Währungen, Zinsschwankungen an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Preisschwankungen an den Märkten für Rohöl und Ölprodukte stellen die wesentlichen Markt- beziehungsweise Preisrisiken für die Lufthansa Group dar. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken wird vom Vorstand vorgegeben und ist in konzerninternen Richtlinien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztransaktionen werden nur mit bonitätsmäßig erstklassigen Kontrahenten abgeschlossen.

Währungsrisiko

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich die Lufthansa Group beim US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Dies gilt insbesondere für den chinesischen Renminbi, das britische Pfund, den japanischen Yen und die indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert, die bilanziell als Cashflow Hedge abgebildet werden. Die Sicherungen zum Ende des Geschäftsjahres 2025 zeigen im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate die in Tabelle T175 dargestellten Werte.

T175 Währungssicherungen, Stand 2025

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Sicherungen (Währung)	2.984	-2.973	-42.225	-309	-18.987
Sicherungskurs	1,15	8,03	164,49	0,88	104,55

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden in der Regel zu einem festgelegten Anteil unmittelbar nach Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investitionsvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen Schritten erhöht, sodass er am Ende 90 % entspricht. Die bilanzielle Abbildung dieser Investitionssicherungen erfolgt damit ebenfalls als Cashflow Hedge. Flugzeuginvestitionen werden in US-Dollar getätigt und, abhängig von der funktionalen Währung der beziehenden Konzerngesellschaft, entweder in Euro oder in Schweizer Franken gesichert, wobei es zum Stichtag kein Exposure in Schweizer Franken gab.

Tabelle T176 zeigt die US-Dollar-Sicherungen für Investitionen am Jahresende 2025.

T176 USD-Investitionssicherungen, gesichert in EUR

in Mio.	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Sicherungen (USD)	3.730	3.773	1.503	1.237	1.030	367	44
Sicherungskurs EUR/USD	1,19	1,19	1,17	1,18	1,17	1,20	1,21

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T177 zeigt, wie sich Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T177 Sensitivitätsanalyse nach Währungen

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾		Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾	
	Abweichung um +10 %	Abweichung um -10 %	Abweichung um +10 %	Abweichung um -10 %
USD	-384	259	967	-791
JPY	-33	27	-19	16
CHF	-56	49	-1	0
GBP	2	4	-29	23
CNY	3	-2	-30	24
INR	3	-2	-15	12

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, Zinsrisiken durch eine ausgewogene Mischung aus fest und variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu steuern, um Zinsschwankungen zu begrenzen und das Zinsergebnis zu optimieren. Zur Steuerung des Zinsrisikos werden zinsbezogene Derivate, einschließlich Cross-Currency-Zinsswaps, eingesetzt, um das Portfolio aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu ergänzen. Dabei wird angestrebt, Finanzverbindlichkeiten vorrangig in der funktionalen Währung der Lufthansa Group zu verzinsen. Die Festlegung des Verhältnisses zwischen fester und variabler Verzinsung der Nettoverschuldung erfolgt durch ein zuständiges Finanzgremium.

Die Tabellen **T178** und **T179** beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2025 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumina der Zinssicherungen.

T178 Zinsexposure nach Zinssicherungen

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Fix	6.346	4.315	3.243	2.325	1.810	317	305	129	131	134	71
Variabel	4.924	4.893	4.519	3.622	2.974	2.297	1.299	606	534	460	315
Float/Fix-Ratio	44 %	53 %	58 %	61 %	62 %	88 %	81 %	82 %	80 %	77 %	82 %

T179 Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Fix	-2.893	-3.090	-2.890	-2.173	-1.788	-1.499	-733	-164	-166	-168	-171
Variabel	3.147	3.318	3.096	2.343	1.893	1.573	776	176	178	180	182

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle **T180** zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn das als Preisrisikovariablen identifizierte Zinsniveau aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre. Wegen des aktuell volatilen Zinsniveaus wird eine symmetrische Sensitivierung um 100 Basispunkte angesetzt. Dabei sind freistehende Zinsderivate sowie Zinsderivate im Cashflow Hedge Accounting einbezogen worden, da sich Zinsderivate im Fair Value Hedge Accounting mit den Bewegungen der entsprechenden Grundgeschäfte im Ergebnis ausgleichen.

T180 Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Zinsniveau + 100 Basispunkte	-39	-14
Zinsniveau -100 Basispunkte	40	16

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2025 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 17,8 % (Vorjahr: 19,9 %). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis der Lufthansa Group erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden Rohöl- sowie Gasöl-Preissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine kontinuierliche monatliche Absicherung des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen. Parallel können Terminalsicherungen der Preisdifferenz zwischen Kerosin und Rohöl beziehungsweise Gasöl und Rohöl abgeschlossen werden. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad zum 31. Dezember 2025 liegt bei 85 %.



Tabelle [T181](#) stellt die Treibstoffsicherungen am Geschäftsjahresende dar.

T181 Treibstoffsicherungen

		2026	2027
Sicherungen	Tsd. t	7.446	2.948
Sicherungskurs	USD/bbl	83,48	79,37

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle [T182](#) zeigt, wie sich das Eigenkapital durch die reine Marktwertänderung der zum Bilanzstichtag gehaltenen Sicherungsgeschäfte verändert hätte, wenn der als Risikovariablen identifizierte Treibstoffpreis zum Stichtag anders ausgefallen wäre. Da sich Marktwertänderungen der Instrumente durch die Anwendung der Hedge-Accounting-Regelungen nur erfolgsneutral im Eigenkapital auswirken, entsteht aus der reinen Treibstoffpreisänderung der Hedges kein Ergebniseffekt.

T182 Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Treibstoffpreis		
+10 %	–	219
–10 %	–	–203

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Marktwerte der zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag Sicherungsgeschäfte, die in Sicherungsbeziehungen designiert sind und die sich im Geschäftsjahr wie in Tabelle [T183](#) veranschaulicht verändert haben.

T183 Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2025

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value-Ände- rung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko	Fair Value-Ände- rung Sicherungs- instrument – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI – Cashflow Hedge Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge- Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge- Ineffektivität – nicht designiertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	22	-300	-193	-	181	-	-	-12	-
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	30	-124	-73	32	-	-73	23	-	9
Devisensicherung – Termingeschäfte	520	-691	-1.386	190	-	-1.380	179	-4	10
Zinssicherung – Zinsswaps	3	-90	-124	-	-	-121	-	-3	-
Gesamt	575	-1.205	-1.776	222	181	-1.574	202	-19	19
davon kurzfristig	339	-462							

T183 Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2024

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value-Ände- rung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko	Fair Value-Ände- rung Sicherungs- instrument – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI – Cashflow Hedge Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge- Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge- Ineffektivität – nicht designiertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	90	-167	106	-	-108	-	-	-2	0
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	78	-50	-39	-33	-	-35	-37	-4	4
Devisensicherung – Termingeschäfte	1.386	-361	733	-100	-	743	-54	-9	-46
Zinssicherung – Zinsswaps	65	-24	26	-	-	29	-	-3	0
Gesamt	1.619	-602	826	-133	-108	737	-91	-18	-42
davon kurzfristig	799	-271							



Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem eine unabhängige Dritte/ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde. Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und Zinsswaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreissmodelle ermittelt.

Zinssicherungsgeschäfte werden bei der Lufthansa Group, in Abhängigkeit des gesicherten Exposures, sowohl in Fair Value Hedges als auch in Cashflow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zinsswaps werden dabei als Ganzes in einer Hedge-Beziehung designiert, ohne Trennung beziehungsweise Abspaltung einzelner Komponenten. Ineffektivitäten resultieren in diesen Sicherungsbeziehungen vor allem aus abweichenden Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie dem Basis-Spread in Cross-Currency-Swaps. Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges und Cashflow Hedges werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungen sind abgeschlossene Derivate zur Absicherung künftiger Kerosineinkäufe in Cashflow Hedges designiert. Hierbei wendet die Lufthansa Group den Komponentenansatz nach IFRS 9 an, mit Rohöl/Gasoil, basierend auf der Sorte Brent ICE/Gasoil ICE, als designierter Risikokomponente im Sicherungsgeschäft. Das Grundgeschäft wird durch einen weltweiten Rohölmix/Gasoilmix abgebildet. Das Basisrisiko zwischen einzelnen Rohölkomponenten/Gasoilkomponenten im Sicherungsgeschäft und dem

Rohölmix/Gasoilmix im Grundgeschäft wird durch ein quartalsweises mengenmäßiges Rebalancing des Grundgeschäfts reduziert. Die Rebalancingfaktoren zur Anpassung des Grundgeschäfts lagen für Rohöl/Gasoil in den Quartalen 2025 bei 1,008/0,993 (Q1), 1,008/0,993 (Q2), 1,007/0,991 (Q3) und 1,006/0,990 (Q4). Die Lufthansa Group setzt für Treibstoffpreissicherungen in der Regel Optionen beziehungsweise Optionskombinationen ein. Dabei ist der innere Wert der Optionen als Sicherungsinstrument im Hedge designiert, sodass effektive Wertänderungen aus den inneren Werten in der Cashflow-Hedge-Rücklage im OCI erfasst werden. Der Zeitwert einer Option ist nicht als Sicherungsinstrument designiert und effektive Zeitwertänderungen werden dementsprechend als Cost of Hedging bilanziert. Ineffektivitäten im Treibstoff-Hedge resultieren aus dem Basisrisiko zwischen Rohölkomponente/Gasoilkomponente und Rohölmix/Gasoilmix im Komponentenansatz. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Devisensicherung mit Termingeschäften, die in Cashflow Hedges designiert sind, wendet die Lufthansa Group die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponente eines Termingeschäfts als Sicherungsinstrument designiert und effektive Wertänderungen werden in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfasst. Die weiteren, effektiven Komponenten eines Termingeschäfts, die Terminkomponente und der Basis-Spread, werden den Vorgaben des Cost of Hedging folgend in einer separaten OCI-Komponente dargestellt. Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen resultieren aus zeitlichen Verschiebungen der geplanten Flugzeugkäufe. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten ausgewiesen ([↗ Erläuterung 13](#)).

Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei der Lufthansa Group mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T184 In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte

	2025				2024			
	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert
in Mio. €								
Absicherung von Zeitwerten								
Zinssicherung – Zinsswaps	-4.209	181	-	339	-4.247	-108	-	70
Absicherung von Cashflows								
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-	73	-23	-	-	35	37	-
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	1.480	-346	-	-	-818	44	-
Zinssicherung – Zinsswaps	-	126	-	-	-	-29	-	-
Gesamt	-4.209	1.860	-369	339	-4.247	-920	81	70

T185 Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges

	2025						2024					
	Stand 01.01.2025	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaffungs- kosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2025	Stand 01.01.2024	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaffungs- kosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaffungs- kosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2024
in Mio. €												
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	1.278	-1.433	52	48	-86	-141	486	1.040	-6	-98	-144	1.278
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-18	-121	-	48	-	-91	16	64	-	-98	-	-18
Devisensicherung – Termingeschäfte	1.314	-1.337	52	-	-86	-57	475	989	-6	-	-144	1.314
Zinssicherung – Zinsswaps	-18	25	-	-	-	7	-5	-13	-	-	-	-18
OCI – Cost of Hedging	299	30	-25	210	-20	494	378	-79	-	-	-	299
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-208	-194	-	210	-	-192	-183	-25	-	-	-	-208
Devisensicherung – Termingeschäfte	507	224	-25	-	-20	686	561	-54	-	-	-	507
Gesamt	1.577	-1.403	27	258	-106	353	864	961	-6	-98	-144	1.577



Die derivativen Finanzinstrumente, die nicht die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting erfüllen, werden zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung bewertet. In der Regel stehen diese Derivate ursprünglich zwar in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit einem Exposure, das Exposure ist aber entweder für Hedge-Accounting-Zwecke nicht bewertbar oder es ist weggefallen.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mithilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise der Übersicht der übrigen Finanzposten ([↗ Erläuterung 13](#)) zu entnehmen.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Die Lufthansa Group verfügte zum 31. Dezember 2025 über freie Kreditlinien in Höhe von 2.567 Mio. EUR (Vorjahr: 2.549 Mio. EUR).

Zur Vermeidung möglicher Liquiditätsbeschränkungen, die sich aus exogenen Entwicklungen ergeben könnten, nutzt der Konzern spezifische und übergreifende Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und -steuerung. Unter anderem wird ein Monitoring auf Basis detaillierter rollierender kurzfristiger Cash-Planungen durchgeführt, um die Liquidität effektiv zu steuern und die Mittel für den jeweils aktuellen Finanzierungsbedarf ausreichend nachzuhalten. Zudem werden die speziellen Liquiditätsrisiken aus Rückerstattungen aufgrund von Flugannullierungen analysiert und gesteuert. Daneben wird die Steuerung der Liquidität in Verbindung mit dem aktuellen Bedarf an Waren und Dienstleistungen aus Bestellungen vorgenommen. Des Weiteren liegt eine konzernweite Transparenz inklusive Frühwarnsystem und Maßnahmenkaskade bei offenen Forderungen vor und es gelten scharfe Genehmigungsanforderungen im Bestellprozess.

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungszu- und -abflüsse vom Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 aus betrachtet. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

T186 Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivaten Finanzinstrumenten

	Aus Treibstoff-derivaten	Mittelzufluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Mittelabfluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Netto
in Mio. €				
Im 1. Quartal	-33	2.796	-2.909	-146
Bis 1 Jahr ¹⁾	-56	5.607	-5.818	-267
1-5 Jahre	-2	9.466	-9.859	-395
Später	-	1.177	-1.258	-81

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

T187 Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivaten Finanzinstrumenten

	Abflüsse
in Mio. €	
Im 1. Quartal	-5.991
Bis 1 Jahr ¹⁾	-3.233
1-5 Jahre	-7.325
Später	-2.785

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenturen wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. Zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenturen beobachtet die Lufthansa Group das Zahlungsverhalten und versucht – wo möglich und begleitet von der International Air Transport Association (IATA) – Verkürzungen der Zahlungsziele zu erreichen.



Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing-Haus der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert. Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden. Kreditrisiken aus dem MRO-Geschäft werden mittels eines eigenständigen Kreditrisikomanagement-Systems überwacht und gesteuert. Dies umfasst sowohl die Ermittlung, Vergabe und Überwachung von kundenspezifischen Kreditlimits als auch die tägliche Überwachung von Zahlungseingängen und überfälligen Forderungen.

Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge werden täglich überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgt permanent eine Analyse einer möglichen weiteren Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Abrechnungspartnern. Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeldebene besteht ein konzernweites Kontrahentenmonitoring mit individuell zugeordneten Limits, um konzernübergreifende, sich akkumulierende Risiken im Portfolio zu erkennen und bei Bedarf geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Das maximale Kreditrisiko von finanziellen Vermögenswerten aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldern entspricht grundsätzlich dem bilanzierten Buchwert.

Neben zu bildenden Einzelwertberichtigungen für Forderungen im Fall eines Ausfallereignisses ist unter IFRS 9 ebenfalls eine Risikovorsorge für erwartete Verluste zu erfassen. Die Lufthansa Group unterliegt im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen externen Kreditrisiken, für die nach IFRS 9 neben Einzelwertberichtigungen bereits erwartete Verluste berücksichtigt werden. Hierbei wird für den Teil des Forderungsportfolios, der externen Kreditrisiken unterliegt, das vereinfachte Wertminderungsmodell mittels einer Wertminderungsmatrix angewendet. Das Portfolio wird dabei nach Debitorengruppen, Regionen und Überfälligkeiten geclustert. Basierend auf historisch beobachtbaren Ausfallereignissen im Forderungsportfolio der Lufthansa Group wird eine Ausfallmatrix berechnet, die um zukunftsorientierte, öffentlich verfügbare Insolvenzprognosen ergänzt wird. Diese Wertminderungsmatrix findet Anwendung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die ein externes Kreditrisiko aufweisen. Hierbei werden Forderungen gegenüber Kreditkartenanbietern aufgrund ihrer sehr geringen Ausfallwahrscheinlichkeit exkludiert. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im MRO-Segment wird ebenfalls eine Wertminderungsmatrix angewendet. Hierzu wird das Kundenportfolio in vier Risikoklassen mit geringem, mittlerem, hohem und sehr hohem Ausfallrisiko aufgeteilt. Die kontrahentenspezifische Zuordnung erfolgt hierbei anhand des MRO-segmenteigenen Kreditrisikomanagementsystems, das sowohl Fundamentaldaten und Marktinformationen als auch das Zahlungsverhalten nutzt. Die Ausfallwahrscheinlichkeiten werden aus historisch beobachtbaren Ausfallereignissen sowie aktuellen Marktinformationen abgeleitet. Zur Verfügung stehende Sicherheiten werden berücksichtigt. Die Lufthansa Group wendet eine Ausfalldefinition von 90 Tagen Überfälligkeit einer Forderung an, die im Ausfallereignis grundsätzlich zu 100 % einzelwertberichtigt wird, wovon jedoch in begründeten Ausnahmen abgewichen werden darf.

Die Tabelle **T188** stellt den Bestand der Einzelwertberichtigungen und der Wertberichtigung durch erwartete Verluste für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie deren Veränderung dar. Daneben werden die Bruttobuchwerte der Forderungen mit erwarteten Verlusten sowie die Bruttobuchwerte der Forderungen mit Einzelwertberichtigung ausgewiesen.

T188 Risikovorsorgespiegel 2025

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2025	Ergebniswirksame Zuführung	Ergebniswirksame Auflösung	Inanspruchnahme	Endbestand Risikovorsorge zum 31.12.2025	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2025	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2025
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	267	74	-26	0	315	1.919	1.982
davon aus erwarteten Verlusten	35	1	-2	0	34	1.692	1.581
davon aus Einzelwertberichtigungen	232	73	-24	0	281	227	401

T188 Risikovorsorgespiegel 2024

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2024	Ergebniswirksame Zuführung	Ergebniswirksame Auflösung	Inanspruchnahme	Endbestand Risikovorsorge zum 31.12.2024	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2024	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	334	35	-22	-80	267	1.934	1.919
davon aus erwarteten Verlusten	34	6	-5	0	35	1.654	1.692
davon aus Einzelwertberichtigungen	300	29	-17	-80	232	280	227

Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr die in Tabelle **T189** dargestellten Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an.

T189 Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

		2025						2024					
		nicht überfällig	1-30 Tage überfällig	31-60 Tage überfällig	61-90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	Summe	nicht überfällig	1-30 Tage überfällig	31-60 Tage überfällig	61-90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	Summe
Ausfallquote	%	1,4	2,0	3,9	3,9	17,5	-	1,5	1,0	2,5	3,5	14,9	-
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.203	270	35	11	53	1.572	1.369	215	21	10	77	1.692
Erwarteter Verlust	Mio. €	17	5	1	-	9	32	20	3	1	-	11	35

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen die in Tabelle **T190** ausgewiesenen Ratings (Standard & Poor's) auf.

T190 Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital

in Mio. €

AAA	180
AA+	6
AA	17
AA-	100
A+	128
A	200
A-	277
BBB+	137
BBB	135
Unter BBB bzw. kein Rating	77
Gesamt	1.257

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten und Wertpapieren, die erfolgswirksam oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko aus diesen Instrumenten entspricht dem bilanzierten Buchwert. Das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften ist durch die Festlegung des maximalen Risikos unter Berücksichtigung der Bonitätseinstufung anerkannter Ratingagenturen begrenzt.

46. Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

T191 Haftungsverhältnisse

in Mio. €

	31.12.2025	31.12.2024
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.185	2.180
davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	1	1
Aus Gewährleistungsverträgen	313	339
davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	85	111
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	15	16
	2.513	2.535

Insgesamt 2.141 Mio. EUR (Vorjahr: 2.134 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 2.080 Mio. EUR (Vorjahr: 2.059 Mio. EUR) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Im Übrigen wurde wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Risiken mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 25 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 31. Dezember 2025 wurden Forderungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 135 Mio. EUR (Vorjahr: 97 Mio. EUR) nicht angesetzt, da der Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens vom Ausgang der zugrunde liegenden Gerichtsprozesse abhängt.

Rechtliche Risiken

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich daraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen ([↗ Erläuterung 36](#)) hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Reputation unseres Unternehmens führen könnte.

Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen. Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:



Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in laufenden Kartellverfahren

Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. In der Folge gab es weltweit zahlreiche Schadensersatzklagen sowohl seitens direkter als auch indirekter Kundinnen und Kunden, die sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner richteten. Nach Beilegung weiterer Verfahren im Wege von außergerichtlichen Vergleichen im Jahr 2025 besteht ein nennenswertes Risiko aus zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG nur noch aus einem Verfahren in den Niederlanden. Über die Erfolgsaussichten dieser anhängigen Klage lässt sich aufgrund einer Vielzahl ungeklärter Sach- und Rechtsfragen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Ansprüche zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen.

Ein Unterliegen in dieser Rechtsstreitigkeit beziehungsweise die Beendigung im Wege eines außergerichtlichen Vergleichs mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ist nicht vollkommen auszuschließen. Für potenzielle Ergebnisse von Vergleichsverhandlungen wurden bei den betroffenen Gesellschaftern der Lufthansa Group Rückstellungen gebildet.

Ryanair-Klage gegen Beihilfeentscheidung der EU-Kommission

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidung, mit der die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Betroffen sind die Stabilisierungsmaßnahmen der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd. EUR. Die Klagen im Hinblick auf die Beihilfen für Austrian Airlines AG und Brussels Airlines SA/NV wurden rechtskräftig abgewiesen. Im Mai 2023 hat das Gericht der Europäischen Union der Nichtigkeitsklage im Hinblick auf die der Deutschen Lufthansa AG vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland gewährte Stabilisierung in Höhe von 6 Mrd. EUR stattgegeben und die entsprechende Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission wegen materieller Rechtsfehler aufgehoben. Bis zu einem rechtskräftigen Urteil oder dem Erlass einer neuen Beihilfeentscheidung besteht Unsicherheit über die rechtlichen Folgen der Aufhebung der Beihilfeentscheidung. Da die Stabilisierungsmaßnahmen bereits beendet sind und die Deutsche Lufthansa AG die ihr vom WSF gewährten stillen Einlagen bereits vollständig zurückgezahlt hat, besteht kein unmittelbares Rückzahlungsrisiko. Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen einer neuen Beihilfeentscheidung sein. Die Deutsche Lufthansa AG

hat gegen das erstinstanzliche Urteil ein Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. Die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland beteiligen sich als Streithelfer an dem Rechtsmittel. Der Generalanwalt hat am 16. Oktober 2025 seine Stellungnahme abgegeben, in der er empfiehlt, das Rechtsmittel der Lufthansa vollumfänglich zurückzuweisen. Ein Urteil war zum Berichtszeitpunkt noch nicht ergangen. Ryanair hat darüber hinaus im Dezember 2024 eine Untätigkeitsklage gegen die Europäische Kommission eingereicht. Danach soll die Europäische Kommission gegenüber Deutschland eine einstweilige Rückforderung der Staatshilfe von der Deutschen Lufthansa AG erlassen. Wie in ähnlich gelagerten Fällen hat die Europäische Kommission im Juli 2024 ein förmliches Prüfverfahren eröffnet. Zu welchen Ergebnissen die Europäische Kommission im Umgang mit dem Urteil des Gerichts der Europäischen Union gelangt, ist zum Berichtszeitpunkt noch nicht abzusehen.

Verhaltenspflichten im Zusammenhang mit der Mittelgewährung des WSF

Der inzwischen beendete Rahmenvertrag mit dem WSF sah neben Informations- und Prüf-rechten für den WSF auch umfassende Verhaltensverpflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf das Verbot von Dividendenzahlungen sowie das Verbot der Quersubventionierung von Gesellschaften der Lufthansa Group vor, die bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten im Sinne der EU VO Nr. 651/2014 waren. Durch das Urteil des EuG vom 10. Mai 2023 wurde der Genehmigungsbeschluss und damit auch die rechtliche Grundlage des Dividendenverbots zwar aufgehoben, die unterschiedlichen Auffassungen zwischen der Lufthansa Group und der Europäischen Kommission über die Anwendbarkeit dieser Verhaltensverpflichtungen könnten aber potenzielle Risiken darstellen, sollte die Europäische Kommission eine neue, gegebenenfalls an das Urteil des EuG angepasste Genehmigungsentscheidung für die Stabilisierung erlassen und dabei an ihrer Auffassung festhalten.

Dieser Dissens betraf insbesondere das Verbot von Dividendenzahlungen. Hierzu liegen der Lufthansa Group vorläufige Stellungnahmen der Dienststellen der Europäischen Kommission vor, in denen der Argumentation des Konzerns zur Nichtanwendbarkeit des Verbots auf bestimmte Gesellschaften nicht gefolgt wird. In diesem Zusammenhang sind im Konzernabschluss 2025 unter Berücksichtigung von Zinsen Rückstellungen in Höhe von 55 Mio. EUR insbesondere aufgrund von Ausschüttungen von Beteiligungsgesellschaften an externe Gesellschafter erfasst. Die Deutsche Lufthansa AG rechnet damit, dass die Europäische Kommission im Rahmen einer eventuellen neuen Genehmigungsentscheidung die Auszahlung der Dividenden entsprechend ihren vorläufigen Stellungnahmen unverändert als Verstoß gegen die genannte Verhaltensverpflichtung bewerten und deshalb die Zahlung eines entsprechenden Betrags in einem förmlichen Beschluss fordern könnte. Durch die noch nicht erfolgte Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zur Nichtigkeit des zugrunde liegenden Beihilfebescheids verzögert sich der weitere Verfahrensablauf.



Ausgehend von der Argumentation des Konzerns und der Würdigung der gegenteiligen Äußerungen der Dienststellen der Europäischen Kommission geht die Lufthansa Group für nahezu sämtliche Dividendenzahlungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass der Vorwurf der Europäischen Kommission eines Verstoßes gegen die genannte Verhaltensverpflichtung einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten würde. Ein mögliches Urteil, mit dem die Zahlungspflicht rückgängig gemacht würde, erginge erst zu einem späteren Zeitpunkt. Da jedoch eine für die Bilanzierung einer Rückerstattungsforderung nach IAS 37 geforderte nahezu vollständige Sicherheit eines Gerichtsurteils zugunsten des Unternehmens nicht unterstellt werden kann, wurde für die wahrscheinliche Zahlungsverpflichtung die vorgenannte Rückstellung in Vorjahren gebildet und aufgrund der weiterhin bestehenden Ungewissheit beibehalten.

Steuerrechtliche Risiken

Steuerrechtliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Bislang strittige Punkte aus den Betriebsprüfungen für die Jahre 2003 bis 2012 wurden einer einvernehmlichen Lösung zugeführt. Die Prüfungen konnten für diesen Zeitraum finalisiert werden.

Für die Jahre 2013 bis 2021 sind die Betriebsprüfungen noch nicht abgeschlossen. Für strittige Sachverhalte wurden, soweit von einer Inanspruchnahme auszugehen ist, entsprechend Rückstellungen gebildet. Für Sachverhalte, die nach Einschätzung der Gesellschaft mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu ihren Gunsten entschieden werden, wurden keine Rückstellungen gebildet.

Aufgrund von Stellungnahmen der Finanzbehörde im Rahmen der laufenden Betriebsprüfungen, die die Besteuerung von bestimmten ausländischen Einkünften nach dem Außensteuergesetz infrage stellt, ergaben sich zusätzliche steuerliche Risiken, wobei das Unternehmen weiterhin davon ausgeht, dass die bisherige steuerliche Behandlung korrekt ist. Hierfür könnten negative Steuereffekte in Höhe von insgesamt rund 700 Mio. EUR (Vorjahr: 700 Mio. EUR) entstehen.

Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet. Dabei verteilt sich das Risiko sowohl auf steuerliche Gewinnjahre als auch auf Jahre mit steuerlichen Verlusten im Verhältnis 60 % zu 40 %. Entsprechend wären damit potenzielle Nachzahlungen beziehungsweise reduzierte Steuerlatenzen aus Verlustvorträgen verbunden. Die Zahlungsabflüsse sind jeweils abhängig von der jeweiligen Beendigung der eingelegten Rechtsmittel.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Seit dem 31. Dezember 2025 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen ein wesentlicher Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten ist.

47. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2025 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 17,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 21,6 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen in Höhe von 163 Mio. EUR (Vorjahr: 516 Mio. EUR), wovon 155 Mio. EUR (Vorjahr: 508 Mio. EUR) auf Gemeinschaftsunternehmen entfallen.

Des Weiteren bestehen zum 31. Dezember 2025 die folgenden Zahlungsverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen, für die die geleasten Gegenstände noch nicht zugegangen sind:

T192 Zahlungsverpflichtungen aus noch nicht zugegangenen Nutzungsrechten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Lease-Raten 2026 (Vorjahr: 2025)	6	-
Lease-Raten 2027 bis 2030 (Vorjahr: 2026 bis 2029)	53	53
Lease-Raten nach 2030 (Vorjahr: 2029)	87	114
Gesamt	146	167

48. Berechnetes Honorar des Abschlussprüfers

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T193 Honorar des Abschlussprüfers

in Mio. €	2025	2024
Abschlussprüfungsleistungen	5,4	5,4
Andere Bestätigungsleistungen	0,9	0,7
Sonstige Leistungen	0,8	0,4
Gesamt	7,1	6,5

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen sowie Entgelte für die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses. Unter den Nichtprüfungsleistungen sind unter anderem das Honorar für die Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und Leistungen im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen und Kapitalmarktmaßnahmen erfasst.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten EY-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

T194 Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers

in Mio. €	2025	2024
Abschlussprüfungsleistungen	2,0	2,0
Andere Bestätigungsleistungen	-	-
Sonstige Leistungen	-	-
Gesamt	2,0	2,0

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Jörg Bösser. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2025 zum vierten Mal wahrgenommen.

Zusammensetzung des Konzerns

49. Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen die Deutsche Lufthansa AG über bestehende Rechte verfügt, die ihr die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Rendite der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist somit nur gegeben, wenn die Deutsche Lufthansa AG variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mittels ihrer Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. Dieses Konzept der Beherrschung gilt auch für strukturierte Unternehmen, die in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gesondert gekennzeichnet sind. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Deutschen Lufthansa AG. Bei strukturierten Unternehmen ergibt sich die Beherrschungsmöglichkeit nicht über die Stimmrechtsmehrheit, sondern basiert vielmehr auf vertraglichen Vereinbarungen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr besteht.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen werden entweder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operation) klassifiziert. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn die Lufthansa Group Geschäftsaktivitäten zusammen mit Dritten auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung gemeinschaftlich führt. Eine gemeinschaftliche Führung beziehungsweise Kontrolle existiert nur, wenn Entscheidungen über Aktivitäten, die sich auf die Rückflüsse aus einer Vereinbarung wesentlich auswirken, der einstimmigen Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Partnerunternehmen bedürfen.

Wesentliche Anteile an Gesellschaften, bei denen die Führung gemeinschaftlich mit einem oder mehreren Partnern erfolgt (Joint Ventures), werden nach der Equity-Methode bewertet. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) sind dadurch gekennzeichnet, dass die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen aus den wesentlichen gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden anteilig, entsprechend den Rechten und Pflichten der Lufthansa Group, in den Konzernabschluss einbezogen.

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen die Deutsche Lufthansa AG die Möglichkeit hat, aufgrund eines Anteilsbesitzes zwischen 20 % und 50 % maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzernabschluss nach der At-Equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen findet sich in den Tabellen T201–T204, die Liste des Anteilsbesitzes in Tabelle T205.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 49 inländische und 182 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 50 inländische und 186 ausländische Gesellschaften).

Darüber hinaus wird ein wesentliches Unternehmen mit gemeinschaftlicher Tätigkeit nach den Vorschriften des IFRS 11 anteilig in den Konzernabschluss einbezogen. Hierbei handelt es sich um eine deutsche Frachtfluggesellschaft, die gemeinsam von der Deutschen Post AG und der Deutschen Lufthansa AG mit einem Kapital- beziehungsweise Stimmrechtsanteil von jeweils 50 % geführt wird. Die beiden Anteilseignерinnen sind auch die Kunden der Gesellschaft und nutzen die Kapazitäten der Frachtmaschinen. Die Vermögenswerte und Schulden sowie die Aufwendungen und Erträge werden abweichend von den Kapital- und Stimmrechtsanteilen auf Basis der vertraglich festgelegten Nutzungsverhältnisse der Anteilseignерinnen verteilt.



Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2025 sind in Tabelle [T195](#) zusammengefasst.

T195 Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2025 bis 31.12.2025

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 55, Salzburg, Österreich	01.02.2025		Aufnahme Geschäftstätigkeit
Lufthansa Aviation GmbH, München-Flughafen, Deutschland	05.02.2025		Gründung
Yamasa Aircraft LH1 Kumiai, Okayama, Japan	26.05.2025		Gründung
Yamasa Aircraft LH24 Kumiai, Okayama, Japan	27.05.2025		Gründung
Yamasa Sangyo Aircraft DLH4 Kumiai, Okayama, Japan	30.05.2025		Gründung
Yamasa Sangyo Aircraft DLH5 Kumiai, Okayama, Japan	30.05.2025		Gründung
NTL23 Ltd., Tokio, Japan	15.07.2025		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 67, Salzburg, Österreich	01.09.2025		Gründung
Leander Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	23.10.2025		Gründung
Heidelberg Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	23.10.2025		Gründung
Empyrée S.A.S., Paris-Cedex, Frankreich		14.05.2025	Liquidation
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich		15.05.2025	Liquidation
Ellen Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich		16.07.2025	Liquidation
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan		29.07.2025	Liquidation
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan		29.07.2025	Liquidation
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		02.08.2025	Liquidation
CASTOR Ltd., Tokio, Japan		02.08.2025	Liquidation
Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		05.09.2025	Fusion
ORIX Miranda Corporation, Tokio, Japan		16.12.2025	Liquidation
ORIX Hitalia Corporation, Tokio, Japan		16.12.2025	Liquidation
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai, Tokio, Japan		19.12.2025	Liquidation
Doppeladler Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan		19.12.2025	Liquidation
Lahm Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		19.12.2025	Liquidation
Muller Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		19.12.2025	Liquidation
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	01.01.2025		Erweiterung des Geschäftsbetriebs
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
Lufthansa Group .IO SE, Frankfurt am Main, Deutschland	01.12.2025		Kauf
Truffle 3 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		24.07.2025	Fusion
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta		08.10.2025	Liquidation

Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2025 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T196 Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften

Name der Gesellschaft	Sitz
Eurowings Aviation GmbH	Köln
Eurowings Digital GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Eurowings Holidays GmbH	Köln
Eurowings Technik GmbH	Köln
EW Discover GmbH	Frankfurt am Main
Germanwings GmbH	Köln
Group Engine Management GmbH	Frankfurt am Main
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mit beschränkter Haftung	Hamburg
Jettainer GmbH	Raunheim
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation GmbH	München-Flughafen
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training GmbH	München-Flughafen
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft	Frankfurt am Main
Lufthansa City Airlines GmbH	München
Lufthansa CityLine GmbH	München-Flughafen
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Frankfurt am Main
Lufthansa Group Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH	Raunheim
Lufthansa Group Immobilien GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG.	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH	Norderstedt
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Systems GmbH	Raunheim
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Technik Aktiengesellschaft	Hamburg

T196 Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften (Fortsetzung)

Name der Gesellschaft	Sitz
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Frankfurt am Main
time:matters GmbH	Neu-Isenburg
Truffle 2 GmbH	Frankfurt am Main
Truffle 5 GmbH	Frankfurt am Main
Truffle Holding AG	Frankfurt am Main

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 27 Gemeinschaftsunternehmen und 17 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 26 Gemeinschaftsunternehmen und 18 assoziierte Unternehmen), von denen acht Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: sieben) und zwei assoziierte Unternehmen (Vorjahr: zwei) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Letzteres betrifft auch die im Geschäftsjahr erworbene Beteiligung an der airBaltic. Die Lufthansa Group hat im Jahr 2025 Wandelaktien der airBaltic erworben, die einem Anteil von 10 % an airBaltic entsprechen. Die Gesellschaft wurde als assoziiertes Unternehmen klassifiziert.

50. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Die Kühne Aviation GmbH, für Klaus-Michael Kühne, hat dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 5. Juli 2022 die Schwelle von 15 % der Stimmrechte überschritten hat und zu diesem Tag 15,01 % betrug. Ein maßgeblicher Einfluss wird erst ab einem Anteil der Stimmrechte in Höhe von 20 % vermutet. Verbundene Unternehmen der Kühne Aviation GmbH, insbesondere des Kühne+Nagel-Konzerns, beziehen vor allem Frachttransportleistungen von Unternehmen der Lufthansa Group. Der Umsatz aus Frachttransporten für Unternehmen der Kühne+Nagel-Gruppe belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 309 Mio. EUR (Vorjahr: 277 Mio. EUR).

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Würdigung gibt es keine einzelnen Aktionärinnen oder Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern siehe [Erläuterung 51](#).

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangangabe nicht erläutert. Einzelheiten zu Geschäftsvorfällen zwischen der Lufthansa Group und anderen nahestehenden Unternehmen und Personen sind nachfolgend dargestellt.

Die Geschäftsfelder der Lufthansa Group erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für die Lufthansa Group. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen der Lufthansa Group und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil die gegenseitigen Inanspruchnahmen von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cashmanagement der Lufthansa Group ist zentralisiert. Insoweit nimmt die Lufthansa Group auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen, nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen der Lufthansa Group und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die von der Lufthansa Group selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

In Tabelle [T197](#) ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich.

T197 An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2025	2024	2025	2024
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	6	0	56	56
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Österreich	0	0	6	6
Aviation Services Network GmbH, Deutschland	1	1	13	11
Avionic Design GmbH, Deutschland	2	3	4	5
Cargo Future Communications GmbH, Deutschland	1	1	11	11
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	10	15	2	3
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	5	8	870	961
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	1	0	7	7
handling counts GmbH, Deutschland	1	1	12	11
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	1	1	11	10
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich	2	2	13	9
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	1	3	17	15
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Deutschland	1	1	12	11
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	0	0	17	12
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	3	2	19	13
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	6	5	37	33
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	12	5	80	95
Lufthansa Ground Services GmbH & Co. KG, Deutschland	0	0	8	0
Lufthansa Group Business Services S.A. de C.V., Mexiko	0	0	4	5
Lufthansa Group Business Services Sp. z o. o., Polen	2	3	62	51
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Deutschland	2	1	43	40
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Deutschland	3	2	24	23
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Albanien	2	1	32	22
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Deutschland	1	0	8	8
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Thailand	0	0	6	4
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	0	0	7	6
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	0	0	28	28

T197 An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen (Fortsetzung)

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2025	2024	2025	2024
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	1	1	50	48
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	2	2	77	79
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	7	7	31	27
Lufthansa Technik Canada Inc., Kanada	2	0	7	0
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China	0	0	6	5
Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate	5	6	1	6
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Indien	2	2	13	9
Oscar Bravo GmbH, Deutschland	0	0	6	1
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., China	6	3	3	1
time:matters Americas, Inc., USA	11	9	3	2
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	6	4	1	1
time:matters Courier Terminals GmbH, Deutschland	1	1	27	25
time:matters Netherlands B.V., Niederlande	6	6	2	2
vAeroLabs AD, Bulgarien	2	0	7	5
Wings Handling S.L., Spanien	0	0	13	13
ZeroG GmbH, Deutschland	1	1	12	11
Gemeinschaftsunternehmen				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	1	0	9	8
EME Aero Sp.z.o.o, Polen	8	4	809	529
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., Türkei	9	5	1	0
ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A., Italien	60	0	19	0
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co., Ltd., China	0	1	7	6
Spairliners GmbH, Deutschland	31	40	0	6
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	0	1	0	6
Star Alliance (SG) Pte. Ltd., Singapur	1	0	10	0
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Deutschland	1	0	15	13
Terminal One Group Association, L.P., USA	10	7	14	13
XEOS Sp.z.o.o., Polen	0	3	9	0

T197 An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen (Fortsetzung)

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2025	2024	2025	2024
Assoziierte Unternehmen				
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Deutschland	0	0	9	8
Air Baltic Corporation AS, Lettland ¹⁾	1	0	31	0
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, China	117	16	1	0
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0	0	15	11
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China	0	0	74	98

¹⁾ Die Bezüge beziehen sich auf den Zeitraum September bis Dezember 2025.

Die Bezüge von der EME Aero Sp.z.o.o, Polen, betreffen Triebwerkswartungsleistungen.

Aus den Tabellen T198 und T199 sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich.

T198 Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen

in Mio. €	2025	2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an verbundene Unternehmen	30	18
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Gemeinschaftsunternehmen	43	19
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an assoziierte Unternehmen	2	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an sonstige nahestehende Unternehmen	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gesamt	75	40
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	65	60
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	63	35
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	-	-
Sonstige Forderungen an sonstige nahestehende Unternehmen	-	-
Sonstige Forderungen gesamt	128	95
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	71	71
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	8	11
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	-	-
Langfristige Forderungen gesamt	79	82

T199 Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen

in Mio. €	2025	2024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen	48	48
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3	22
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber assoziierten Unternehmen	3	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	1	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gesamt	55	76
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	337	299
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	0	4
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	337	303

51. Aufsichtsrat und Vorstand

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie deren weitere Mandate sind im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt [Corporate Governance](#) benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der [Vergütungsbericht](#) ist Bestandteil des Geschäftsberichts 2025.

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 28,6 Mio. EUR (Vorjahr: 13,5 Mio. EUR) einschließlich des Dienstzeitaufwands für Pensionen in Höhe von 2,2 Mio. EUR (Vorjahr: 4,3 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T200 Vorstandsvergütung (IFRS)

in Tsd. €	2025	2024
Grundvergütung	5.590	5.790
Sonstiges ¹⁾	1.084	7.883
Einjährige variable Vergütung	7.521	401
Summe der kurzfristigen Vergütung	14.195	14.074
Aktienbasierte mehrjährige variable Vergütung ²⁾	12.177	-4.918
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	2.206	4.324
Summe der langfristigen Vergütung	14.383	-594
Gesamt	28.578	13.480

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen ([↗ Erläuterung 40](#)) sowie aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen. Zudem ist hier eine Ausgleichszahlung an Till Streichert für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber in Höhe von 563 Tsd. EUR enthalten. Im Vorjahr wurden hier Abfindungszahlungen und Karenzentschädigungen für die im Geschäftsjahr 2024 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder (insgesamt 6.915 Tsd. EUR) ausgewiesen.

²⁾ Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2022, 2023, 2024 und 2025.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2025 aktiven Vorstandsmitglieder betrugen 19,6 Mio. EUR (Vorjahr: 26,8 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2025 wurden für die einjährige variable Vergütung Rückstellungen in Höhe von 7.521 Tsd. EUR (Vorjahr: 401 Tsd. EUR) gebildet.

Die Rückstellungen für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2025 aktiven Vorstandsmitglieder wurden insgesamt um 12.177 Tsd. EUR erhöht (Vorjahr: Minderung um 4.918 Tsd. EUR).

Die im Geschäftsjahr 2025 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 26.377 Tsd. EUR (Vorjahr: 29.672 Tsd. EUR).

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 17,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4,1 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 43,8 Mio. EUR (Vorjahr: 60,0 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter [↗ Erläuterung 35](#) enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2025 2.975 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.975 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge fielen in Höhe von insgesamt 3 Tsd. EUR (Vorjahr: 3 Tsd. EUR) an.

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

Die Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2025 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,2 Mio. EUR (Vlockiet morgenorjahr: 1,3 Mio. EUR).



Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca, Italien	100,00	100,00	
AirTrust AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Auslese Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Bayern Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Bremen Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Celine Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
CRANE LTD., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Adler Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Bach Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Falke Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Hausen Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Orff Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Wagner Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dunkel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz	100,00	100,00	
Eifel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Eurowings Aviation GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Digital GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Eurowings Europe Limited, St Julians, Malta	100,00	100,00	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00	
Eurowings Holidays GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Technik GmbH, Köln	100,00	100,00	
Evans Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Evelyn Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
FK Yocasta Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Heidelberg Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Helles Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
JPA No. 237 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
JPA No. 238 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Leander Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lilium Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.26 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.35 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.36 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.37 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.38 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lufthansa Aviation GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	
Lufthansa City Airlines GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 52, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 53, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 54, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 55, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 57, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 58, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 59, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 60, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 61, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 62, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 63, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 64, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 65, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 66, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 67, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Miyah Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Bluejay Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Dresden Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Goshawk Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Harz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Rothenburg Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Saxon Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-10859 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8761 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8783 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8958 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-9046 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NT●LH Aircraft Leasing Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL12 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL13 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL14 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL15 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL16 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL23 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00 ²⁾	
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien, Österreich	0,00	0,00 ³⁾	
Orchid Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Oriental Leasing 24 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
Oriental Leasing 37 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Aquila Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
ORIX Lysithea Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Telesto Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Schloss Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Swiss International Air Lines AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Sylvaner Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Tancho Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DC Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DD Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Lavender Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Sweetpea Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Tusker Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH13 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH14 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH15 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH16 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH17 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH18 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH19 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH20 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH21 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH22 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH23 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Aircraft LH24 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Next Aircraft NLH1 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH1 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH2 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH3 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH4 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Yamasa Sangyo Aircraft DLH5 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Logistik			
Flip No. 250 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 251 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 252 Co. Ltd, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 267 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 268 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 269 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 275 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 276 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 277 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Geschäftsfeld Technik			
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mit beschränkter Haftung, Hamburg	100,00	100,00	
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Aktiengesellschaft, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Engine Services, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Limited, Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00	92,00	

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Portugal, S.A., Oporto, Portugal	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	80,00	80,00	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10	75,00	
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00	
Swiss Aviation Software AG, Allschwil, Schweiz	100,00	100,00	
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
First EFA Student Pilot Funding GmbH, Vallendar	0,00	0,00 ¹⁾	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHAMI LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00	
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group .IO SE, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group Business Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim	100,00	100,00	

T201 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Group Immobilien GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG., Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
QUINTO Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	99,73	50,00 ¹⁾	
Strategic Liquidity, Düsseldorf	100,00	100,00	
Truffle 2 GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 5 GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 6 GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 7 Limited, Hounslow, Großbritannien	100,00	100,00	
Truffle Holding AG, Frankfurt am Main	100,00	100,00	

¹⁾ Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.²⁾ 50,20 % der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.³⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T202 Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2025 ¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., Antalya, Türkei	50,00	50,00	
ITALIA TRASPORTO AEREO S.P.A., Rom, Italien ²⁾	41,00	41,00	
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen ²⁾	40,00	40,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China ²⁾	29,00	22,22	
Geschäftsfeld Technik			
EME Aero Sp. z.o.o., Jasionka, Polen	50,00	50,00	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50,00	50,00	
Spairliners GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
XEOS Sp. z.o.o., Środa Śląska, Polen ³⁾	25,00	25,00	

T203 Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2025 ⁴⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Aerologic GmbH, Schkeuditz	50,00	50,00	

T204 Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2025 ¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Technik			
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	Oktober
Weitere Gesellschaften			
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00	28,57	

¹⁾ Einbeziehung at equity.²⁾ Ausweis als Gemeinschaftsunternehmen aufgrund gemeinschaftlicher Führung.³⁾ Da das Unternehmen aufgrund der Gesellschaftervereinbarung weiterhin gemeinschaftlich geführt wird, wird es trotz Reduktion des Anteils auf 25 % im Berichtsjahr weiterhin als Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen.⁴⁾ Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.



Übrige Anteile

T205 Übrige Anteile zum 31.12.2025

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen		
AerQ GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München, Deutschland	100,00	100,00
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
Airport Services Dresden GmbH, Dresden, Deutschland	100,00	100,00
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeudiz, Deutschland	100,00	100,00
Albatros Financial Solutions GmbH, Köln, Deutschland	100,00	100,00
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln, Deutschland	100,00	100,00
amplimind GmbH, München-Flughafen, Deutschland	51,00	51,00
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00
AVIATION Data Hub GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen, Deutschland	100,00	100,00
Avionic Design GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Cargo Future Communications GmbH, Büchenbeuren, Deutschland	100,00	100,00
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach, Deutschland	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-AG, Köln, Deutschland	100,00	100,00
DLH Fuel Company mbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
ETP Thermal Dynamics, LLC, Tulsa, USA	80,00	80,00
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00	100,00
FLYdocs India Private Limited, Vadodara, Indien	100,00	100,00
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00
FLYdocs Systems Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00
Gen2 Systems Limited, Birmingham, Großbritannien	100,00	100,00
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brno, Tschechische Republik	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00
handling counts GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00

T205 Übrige Anteile zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
heyworld GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Idair GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00	100,00
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH i.L, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
LG-LHT Passenger Solutions GmbH i.L., Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Laage, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH i.L., Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Ground Services Beteiligungs GmbH, München, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Ground Services GmbH & Co. KG, München Flughafen, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Ground Services Verwaltungs GmbH, München-Flughafen, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hong Kong, China	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Craighill-Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Sp. z o. o., Krakau, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Wien GmbH in Liqu., Wien, Österreich	100,00	100,00

T205 Übrige Anteile zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 56, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 68, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 69, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 70, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 71, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00	100,00
Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00	100,00
Lufthansa Systems India Private Limited, Bangalore, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Airline Services – Limited Liability Company, Dschidda, Saudi-Arabien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Canada Inc., Calgary, Kanada	100,00	100,00
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen, Deutschland	51,00	51,00
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Services India Private Limited, New Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00	100,00

T205 Übrige Anteile zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moscow, Russische Föderation	100,00	100,00
Oscar Bravo GmbH, München, Deutschland	100,00	100,00
QUINTO Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, Deutschland	94,80	94,80
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Star Risk Services Inc. i.L., Southlake, USA	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited i.L., Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00
time:matters Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00	100,00
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00	100,00
vAeroLabs AD, Sofia, Bulgarien	75,01	75,01
Wings Handling S.L., Madrid, Spanien	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00	100,00
Beteiligungen		
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg, Deutschland	33,33	33,33
Air Baltic Corporation AS, Riga, Lettland	10,00	10,00
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00
Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA	9,77	9,77
AO Aeromar, Moskau Region, Russische Föderation	49,00	49,00
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,29	14,29
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67	6,67
Calgary Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	8,33	8,33
Cargo One GmbH, Berlin, Deutschland	5,43	5,43
Charlotte Fuel Facilities LLC, Charlotte, USA	10,00	10,00
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russische Föderation	26,00	26,00
Denver Fuel Company, LLC, Newark, USA	5,88	5,88
Düsseldorf Fuelling Services (DFS) GbR, Düsseldorf, Deutschland	33,33	33,33

T205 Übrige Anteile zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising, Deutschland	51,00	51,00
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83
Entebbe Handling Services limited (ENHAS), Entebbe, Uganda	5,00	5,00
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen, Deutschland	40,00	40,00
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien Flughafen, Österreich	28,57	28,57
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald, Deutschland	40,00	39,99
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München, Deutschland	40,00	40,00
Hamburg Fuelling Services GbR, Hamburg, Deutschland	25,00	25,00
Hamburg Tank Service GbR, Hamburg, Deutschland	33,30	33,30
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00	20,00
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00	50,00
interpersonal GmbH, Hamburg, Deutschland	35,00	35,00
Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz	40,00	40,00
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00	50,00
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald, Deutschland	49,00	49,00
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg, Deutschland	50,00	50,00
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00	50,00

T205 Übrige Anteile zum 31.12.2025 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,00	5,00
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Arnstadt, Deutschland	50,00	50,00
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88	5,88
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00	10,00
RSW Fuel Company, LLC, Orlando, USA	10,00	10,00
Rydes GmbH, Berlin, Deutschland	11,40	11,40
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, USA	5,56	5,56
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00
STL Fuel Company, LLC, Washington, D.C., USA	10,00	10,00
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld, Deutschland	46,45	46,45
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russische Föderation	26,00	26,00
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg, Deutschland	20,00	20,00
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00	12,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg, Deutschland	20,00	20,00
Zhengzhou Airport International Cargo Terminal Co., Ltd, Zhengzhou Henan Province, China	49,00	49,00

¹⁾ 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.



Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Frankfurt, den 24. Februar 2026

Der Vorstand

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Recht,
Arbeitsdirektor

Till Streichert
Mitglied des Vorstands
Finanzen

Grazia Vittadini
Mitglied des Vorstands
Chief Technology Officer

Dieter Vranckx
Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer



Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Abschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigelegt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Unternehmensregister eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der „Konzern“ oder „Lufthansa Group“) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025, der mit dem Lagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zusammengefasst ist, geprüft. Die auf der in Abschnitt „Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernerklärung sowie die in Abschnitt „Chancen- und Risikobericht“ unter der Überschrift „Beschreibung des internen Kontrollsystems“ enthaltenen Informationen des zusammengefassten Lageberichts beschriebenen wesentlichen Merkmale des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben aufgrund der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK 2022)) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Des Weiteren haben wir die über die Vorjahresangabe hinausgehenden lageberichts-fremden Angaben zu den Geschäftsjahren 2021, 2022 und 2023 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im zusammengefassten Lagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigelegte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden: „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigelegte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zu der oben genannten Konzernerklärung zur Unternehmensführung, der oben genannten nichtfinanziellen Konzernerklärung, der oben genannten Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) und den oben genannten Mehrjahresvergleichen des Konzernlageberichts ab.

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



Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und dem International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code), wie er bei Abschlussprüfungen von Einheiten von öffentlichem Interesse einschlägig ist. Wir haben auch unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen und dem IESBA Code erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Kundenbindungsprogrammen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Durchführung von Passagierflügen stellen den wesentlichsten Teil der Geschäftstätigkeit des Konzerns dar. Die entsprechenden Flugdokumente werden von den jeweiligen Käufern bereits vor der eigentlichen Flugdurchführung bezahlt. Die von den Kunden vorausbezahlten Beträge für die Flugdokumente werden in den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflo-

genen Flugdokumenten bis zur Ausnutzung der Flugdokumente bilanziert. Die erfolgswirksame Realisierung der Flugdokumente als Umsatzerlöse erfolgt durch die jeweiligen Gesellschaften zum Zeitpunkt der Landung des Flugzeuges am Zielflughafen.

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

Weiterhin weist die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft im Konzernabschluss Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen, die an Teilnehmer des Miles & More-Programms in Form von Bonusmeilen gewährt wurden, aus. Grundlage der Ermittlung der Vertragsverbindlichkeiten ist bis zur Einlösung der Bonusmeilen der relative Einzelveräußerungspreis je Bonusmeile. Soweit Teilnehmer Bonusmeilen bei externen Kooperationspartnern ansammeln, werden diese bis zur Einlösung mit den Preisen passiviert, die von den externen Kooperationspartnern an die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft gezahlt wurden. Die Bonusmeilen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht eingelöst werden, werden anhand von vergangenheitsbasierten Schätzparametern über einen Zeitraum von drei Jahren als sogenannte Breakage erfolgswirksam als Umsatz realisiert.

Die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Kundenbindungsprogrammen war aus unserer Sicht ein Bereich mit einem bedeutsamen Risiko wesentlich falscher Darstellungen und damit im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt, da für den Ansatz und die Bewertung dieser geschäftsmodellspezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Posten die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter eine wesentliche Auswirkung haben. Den Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter über das Ausnutzungsverhalten der Passagiere in Bezug auf Flugdokumente und Bonusmeilen liegen systemimmanente komplexe Berechnungsverfahren zu Grunde, welche ermessensbehaftet sind. Dies bezieht sich insbesondere auf die Umsatzerlöse aus der Auflösung der Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die von den gesetzlichen Vertretern der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft implementierten Prozesse für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen und aus Kundenbindungsprogrammen sowie die Abgrenzung der sogenannten Breakage-Umsatzerlöse anhand einzelner Geschäftsvorfälle vom Kauf der Flugdokumente bis zur Abbildung im Konzernabschluss nachvollzogen sowie die in den jeweiligen Prozessen



implementierten Kontrollen getestet. Ferner haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit der vom Konzern eingerichteten internen Kontrollen bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme beurteilt. Dabei wurden vor allem die Abbildung und Verarbeitung der Geschäftsprozesse, die Möglichkeit der Vornahme von Änderungen durch IT-Administratoren und die Zugangsberechtigungen einzelner Mitarbeiter betrachtet. Für an Dritte ausgelagerte Dienstleistungen in Bezug auf IT-Systeme oder Prozesse haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme und/oder Prozesse unter Zuhilfenahme einer Prüfungsbescheinigung (Typ II nach ISAE 3402) über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems beurteilt.

Wir haben im Rahmen unserer substanziell analytischen Prüfungshandlungen die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2025 unter anderem auf eine Korrelation mit den dazugehörigen Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen sowie mit den jeweiligen Zahlungseingängen untersucht, um Auffälligkeiten bei der Buchungsabfolge zu erkennen. Für derartige Abweichungen und/oder Auffälligkeiten in der Korrelation haben wir untersucht, ob sie plausibel und begründet waren. Weiterhin haben wir Datenanalysen eingesetzt, um Auffälligkeiten im Buchungsstoff unter anderem zu den genutzten Belegarten und System-Usern zu identifizieren. Um Auffälligkeiten in Bezug auf den Umsatzverlauf zu erkennen, haben wir nachvollzogen, ob die Entwicklung der Umsatzerlöse mit den unternehmensinternen berichteten Kennzahlen des Konzerns sowie der allgemeinen Branchenentwicklung im Einklang stehen. Ferner haben wir einzelne Zahlungseingänge stichprobenartig zu den jeweiligen Zahlungseingangsnachweisen (z. B. Kontoauszüge) abgestimmt und nachvollzogen, dass diese jeweils zur Ausbuchung einer Forderung aus dem Verkauf von Flugdokumenten geführt haben.

Wir haben das Vorgehen des Konzerns hinsichtlich der Bilanzierung insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben zur Umsatzrealisierung des IFRS 15 gewürdigt. Hierbei haben wir vor allem untersucht, ob die Identifizierung separater Leistungsverpflichtungen innerhalb eines Vertrages, die Bestimmung des Transaktionspreises und dessen Aufteilung auf die einzelnen Leistungsverpflichtungen sowie der Zeitpunkt der Ertragsrealisierung entsprechend den Vorgaben des IFRS 15 von der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihren Tochtergesellschaften vorgenommen wurde.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir betreffend der erfassten Breakage-Umsatzerlöse, welche bei Ausbuchung von Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten erfasst werden (Auflösung), die Bestände offener Flugdokumente und deren Bewertung in Abhängigkeit von Verkaufsjahr und Gültigkeit des Flugdokuments nachvollzogen. Ferner haben wir die angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht

mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallenden Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben in Bezug auf Stetigkeit und Konsistenz beurteilt. Die herangezogenen künftig erwarteten Einlösequoten von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die der Ermittlung der Breakage-Umsatzerlöse zu Grunde lagen, haben wir auf Basis der in der Vergangenheit eingetretenen Einlösequoten und der uns von den gesetzlichen Vertretern erteilten Auskünfte bezüglich des erwarteten Flugverhaltens der Passagiere in der Zukunft plausibilisiert. Wir haben insbesondere die hierzu durchgeführten, manuellen Abgrenzungsbuchungen anhand zugrundeliegender Belege nachvollzogen. Da diese manuellen Abgrenzungsbuchungen stets zum Jahresende durchgeführt werden, haben wir in Einklang mit unserer Beurteilung des Aufbaus und der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns auch die Richtigkeit der Periodenabgrenzung (sowohl für die Breakage-Umsatzerlöse als auch für die Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen) gewürdigt. Faktoren und Besonderheiten der Branche, sowie in den Beförderungsbedingungen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und deren Tochtergesellschaften, die Auswirkungen auf die Auflösungsquoten haben, haben wir mit dem Mandanten besprochen und auf deren Vollständigkeit und Plausibilität hin beurteilt. Zur Beurteilung der Planungstreue und Güte der Schätzungsparameter erfolgte ein Abgleich der aufgrund des Gültigkeitsablaufs geschlossenen Tickets mit den Breakage-Umsatzerlösen der Vergangenheit.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir ferner die Erfassung der Breakage-Umsatzerlöse aus Kundenbindungsprogrammen für Teilnehmer am Miles & More-Programm gewürdigt. Betreffend die Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen haben wir die Stetigkeit und Konsistenz der angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Auflösungsquote auf deren Angemessenheit beurteilt. Zur Beurteilung der Angemessenheit dieser Vertragsverbindlichkeiten haben wir die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes je Art der Ausnutzung der jeweiligen Meile (z.B. Ausnutzung auf Flügen einer Lufthansa Group Fluggesellschaft oder einer Partner Airline wie auch Ausnutzung für den Bezug von Sachprämien) und die zugrundeliegenden Annahmen nachvollzogen. Ebenso haben wir die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation der Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen nachvollzogen.

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

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Umsatzerlösen und den Vertragsverbindlichkeiten, sowie die damit in Zusammenhang stehenden Ermessenausübungen verweisen wir auf die Angaben in den Abschnitten „2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „3. Erlöse aus den Verkehrsleistungen“ und „40. Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten“ des Konzernanhangs.



2. Bewertung eigener und geleaster Flugzeug

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen Flugzeuge stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des Lufthansa Konzerns dar. Zu den ausgewiesenen Flugzeugen gehören Flugzeuge, die im rechtlichen Eigentum des Konzerns stehen und von diesem genutzt werden sowie geleaste Flugzeuge. Weiterhin gibt es Flugzeuge, die im Rahmen von Sale-and-lease-back Transaktionen verkauft wurden und zurückgemietet werden.

Flugzeuge werden entweder von den operativen Fluggesellschaften oder von Flugzeugbesitzgesellschaften bilanziert. Hierbei werden wesentliche Komponenten eines Flugzeugs im Falle unterschiedlicher Nutzungsdauern separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen als separate Komponente bilanziell erfasst. Sofern die jeweiligen Ansatzkriterien erfüllt sind, werden die Kosten für regelmäßig durchgeführte umfangreiche Wartungsarbeiten (zum Beispiel bei Generalüberholung von Flugzeugen oder großen Triebwerksüberholungen) ebenfalls als separate Komponente aktiviert.

Im Falle konzerninterner Transaktionen (zum Beispiel bei konzerninternen Verkäufen oder Einbringungen) müssen auf Konzernebene im Rahmen der Konsolidierung Anpassungsbuchungen vorgenommen werden, um die Vermögenswerte weiterhin zu fortgeführten Konzernanschaffungs-/Herstellungskosten zu bilanzieren.

Die Werthaltigkeit der Flugzeuge, welche im Rahmen der Operativen Konzernplanung (OKP) weiterhin für den Einsatz im Flugbetrieb vorgesehen sind, wird anhand der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) ermittelt, denen die Flugzeuge zugeordnet sind. Im Rahmen der Einschätzung der Werthaltigkeit eigener und geleaster Flugzeuge im Konzernabschluss haben die gesetzlichen Vertreter Planungsannahmen im Rahmen der OKP getroffen, die maßgeblichen Einfluss auf die Bewertung der jeweiligen ZGE haben.

Aus unserer Sicht war die Bewertung von eigenen und geleasteten Flugzeugen im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da die Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens aufgrund des Komponentenansatzes einerseits und eine Eliminierung erforderlicher konzerninterner Transaktionen andererseits eine sehr hohe Komplexität aufweist, sodass ein erhöhtes Risiko einer fehlerhaften Bilanzierung besteht. Ferner beruht die Werthaltigkeit des Postens regelmäßig auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf die der Bewertung der ZGE zugrunde liegenden OKP.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Bewertung eigener und geleaster Flugzeuge auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlerrisiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der fortgeführten Konzernanschaffungs-/Herstellungskosten der Flugzeuge sowie der sachgerechten bilanziellen Abbildung einzelner Komponenten haben wir die Darstellung konzerninterner Transaktionen durch Abstimmung der bei der Zwischenergebniseliminierung genutzten Meldedaten, die auf Ebene der jeweiligen Konzerngesellschaft eingebucht werden, und Nachberechnung der Anpassungsbuchungen nachvollzogen. Weiterhin haben wir uns im Rahmen unserer substanziell analytischen Prüfungshandlungen zunächst eine Erwartungshaltung auf Basis unserer Kenntnis der Bestandsflotte, der Abschreibungen sowie der Zu- und Abgänge von Flugzeugen im Geschäftsjahr für den Postensaldo zum Bilanzstichtag gebildet. Unsere Erwartungshaltung haben wir anschließend mit den gebuchten fortgeführten Konzernanschaffungs-/Herstellungskosten sowie gebuchten Abschreibungen für Flugzeuge abgeglichen. Für etwaige Abweichungen und/oder Auffälligkeiten im Rahmen dieser substanziell analytischen Prüfungshandlungen haben wir untersucht, ob sie plausibel und begründet waren.

Für geleaste Flugzeuge sowie im Falle von Sale-and-lease-back Transaktionen haben wir zunächst die zugrunde liegenden Verträge gelesen und im Hinblick auf die Auswirkungen der Vertragsinhalte auf die Bewertung, bei Sale-and-lease-back Transaktionen insbesondere in Hinblick auf die Realisierung und/oder Abgrenzung entsprechender Buchgewinne, gewürdigt. Aus derartigen Transaktionen entstandene und aktivierte Nutzungsrechte sowie passivierte Leasingverbindlichkeiten haben wir anhand der zugrunde liegenden Vertragsdaten nachberechnet und mit den gebuchten Werten zum Bilanzstichtag abgestimmt.

Für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge im Konzernabschluss ist die Zuordnung der Flugzeuge zu und die Werthaltigkeit der jeweiligen ZGE als Ganzes ausschlaggebend. Die Zuordnung der Flugzeuge zu den einzelnen ZGE haben wir zum einen durch Abstimmung der übertragenen Bilanzwerte in den ZGE Werthaltigkeitstest nachvollzogen. Zum anderen haben wir die inhaltliche Zuordnung anhand eines Abgleichs zu einer Flottenliste pro Fluggesellschaft nachvollzogen, da die Zuordnung des Flugzeugs in die ZGE der Fluggesellschaft erfolgt, die das Flugzeug betreibt. Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge, die im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns stehen und weiter im Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, haben wir unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten die Flottenplanung in Verbindung mit der OKP auf interne Konsistenz beurteilt, sowie analysiert, ob diese mit Branchenprognosen im Einklang stehen. Dabei haben wir die Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen



analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren Analystenschätzungen, sowohl für die Gesellschaft als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen. Weiterhin haben wir den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Werthaltigkeitstest methodisch gewürdigt und beurteilt, ob sich ein Abschreibungsbedarf für die jeweilige ZGE ergibt, der auf die Flugzeuge allokiert werden muss.

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

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bewertung der Flugzeuge verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang Kapitel „2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „19. Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten“, „22. Leasingverhältnisse“ und „9. Abschreibungen“.

3. Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

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

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ist von den Einschätzungen und den Annahmen der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf den künftigen operativen Geschäftsverlauf der steuerpflichtigen Konzerngesellschaften abhängig. Die gesetzlichen Vertreter haben für die Geschäftsjahre 2026 bis 2029 eine Operative Konzernplanung aufgestellt und darauf aufbauend künftige steuerliche Ergebnisse für die steuerpflichtigen Konzerngesellschaften prognostiziert.

Aus unserer Sicht war die Beurteilung der Werthaltigkeit dieses betragsmäßig wesentlichen Postens im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da dieser in hohem Maße von den Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich eines ausreichenden zu versteuernden Einkommens insbe-

sondere vor dem Hintergrund der aktuellen weltweiten sicherheits-, wirtschaftspolitischen und regulatorischen Entwicklungen, unter anderem dem Russland-/Ukraine-Krieg, und möglichen weitergehenden Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs sowie zusätzlichen, branchenspezifischen Entwicklungen, unter anderem in Bezug auf Engpässe bei Lieferungen von Flugzeugen, Triebwerken und Ersatzteilen, abhängig ist.

Prüferisches Vorgehen

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

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

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

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

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

**Verweis auf zugehörige Angaben**

Hinsichtlich der Bilanzierung der aktiven latenten Steuern und den im Rahmen der Bilanzierung angewandten Ermessensentscheidungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „2. Neue IFRS Accounting Standards sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „14. Ertragsteuern“.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats in Kapitel „Bericht des Aufsichtsrats“ des Geschäftsberichts verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Konzernklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Konzernklärung, die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) sowie die oben genannten im Konzernlagebericht enthaltenen lageberichts-fremden Angaben. Ferner umfassen die sonstigen Informationen weitere für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere

- die Kennzahlen in Kapitel „Kennzahlen“,
- das Kapitel „Der Vorstand“,
- der Brief des Vorstands an die Aktionäre in Kapitel „Brief des Vorstands“ des Geschäftsberichts,
- die Erläuterungen zur Aktie der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft in Kapitel „Lufthansa Aktie“ des Geschäftsberichts,
- die Versicherung der gesetzlichen Vertreter in Kapitel „Versicherung der gesetzlichen Vertreter“ des Geschäftsberichts,
- der Vergütungsbericht in Kapitel „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts,
- die Zehn-Jahres-Übersicht in Kapitel „Zehn-Jahres-Übersicht“ des Geschäftsberichts
- aber nicht den Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.



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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie

erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;



- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

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

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

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „DLH-2025-12-31-de.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

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

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

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

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

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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

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

- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 6. Mai 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft tätig.

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

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht bzw. wurden für deren Erbringung beauftragt:

- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Artikel 2 Nummer 22 der Richtlinie 2006/43/EG in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 der Richtlinie 2013/34/EU;
- Diverse vereinbarte Untersuchungshandlungen und Bestätigungsleistungen, die sich aus vertraglichen Verpflichtungen (insbesondere aus Mietverträgen, Kreditverträgen und Verträgen zur Altersversorgung) ergeben;
- Erteilung von Comfort Letter auf der Grundlage des IDW PS 910;
- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG;
- Freiwillige und gesetzliche Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2025;
- Prüfung der Albatros Service Center GmbH, Köln, gemäß § 24 FinVermV.



Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks



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



Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Jörg Bösser.

Eschborn/Frankfurt am Main, 3. März 2026

EY GmbH & Co. KG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösser

Wirtschaftsprüfer

Dustin Jansen

Wirtschaftsprüfer



Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht gibt detailliert und individualisiert Auskunft über die den aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung sowie über die für das Geschäftsjahr 2025 zugesagte Zielvergütung. Der Bericht entspricht den Anforderungen des § 162 AktG sowie den relevanten Rechnungslegungsvorschriften (HGB, IFRS). Eine Zusammenfassung des Vergütungssystems für den Vorstand im Geschäftsjahr 2025 findet sich in Tabelle T208. Weitere detaillierte Informationen zu den Vergütungssystemen für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG sind auf der Website der Gesellschaft dargestellt. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html>

Rückblick auf das Vergütungsjahr 2025

Ein Jahr der Transformation für die Lufthansa Group

Das Jahr 2025 war für die Lufthansa Group geprägt durch operative und finanzielle Stabilität und strategische Weiterentwicklung. Geopolitische Krisen und makroökonomische Unsicherheiten prägten die Weltwirtschaft und den internationalen Luftverkehr. Trotz andauernder Verzögerungen bei den Flugzeuglieferungen und zunehmendem Druck auf die Ticketpreise konnte die Lufthansa Group ihre Marktposition festigen und in nahezu allen Segmenten Fortschritte erzielen.

So hat der Vorstand die größte Flottenmodernisierung in der Geschichte der Lufthansa Group weiter konsequent vorangetrieben. Gleichzeitig konnten nicht zuletzt durch die voranschreitende Implementierung des Turnaround-Programms von Lufthansa Airlines signifikante Verbesserungen in der operativen Stabilität erzielt werden. Die Lufthansa Group verzeichnete im Geschäftsjahr 2025 ein solides Umsatzwachstum von 5,4 % und mit einem Adjusted EBIT von 1.960 Mio. EUR eine deutliche Ergebnissteigerung, unter anderem getragen von einer hohen Nachfrage im Passagierverkehr und einer starken Entwicklung im Frachtgeschäft. Mit dem Vollzug der Übernahme einer 41 %-Beteiligung an ITA Airways sowie der Erweiterung internationaler Standorte der Lufthansa Technik wurde die Internationalisierung des Unternehmens fortgesetzt.

Anpassung am Vergütungssystem für den Vorstand ab dem Geschäftsjahr 2025

Der Aufsichtsrat hatte in seiner Sitzung im Dezember 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2025 Anpassungen an dem von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 gebilligten Vorstandsvergütungssystem beschlossen. Die Änderungen basieren auf einer umfangreichen Überprüfung des bestehenden Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat und berücksichtigen Anregungen von Investorinnen und Investoren. Die wesentlichen Änderungen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

T206 Übersicht der Änderungen am Vorstandsvergütungssystem

Aspekt	Änderung
Altersversorgung	- Reduktion der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung auf etwa 30 % der Grundvergütung - Einführung der Möglichkeit zur Zusage eines Versorgungsentgelts bei Neu- und Wiederbestellungen anstatt einer betrieblichen Altersversorgung zur Risikoreduktion für das Unternehmen
Struktur der Zielgesamtvergütung	Stärkung des Pay-for-Performance-Ansatzes durch Umschichtung des Differenzbetrags aus der Altersversorgung in die variablen Vergütungselemente, insbesondere in die langfristige variable Vergütung zur weiteren Stärkung der langfristigen Ausrichtung

Das entsprechend angepasste Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands wurde der ordentlichen Hauptversammlung am 6. Mai 2025 gemäß § 120a Abs. 1 AktG zur Abstimmung vorgelegt und mit einer Mehrheit von 96,54 % gebilligt. Das Vergütungssystem kommt ab dem 1. Januar 2025 bei Neu- und Wiederbestellungen zur Anwendung. Carsten Spohr, Michael Niggemann und Till Streichert sind während ihrer laufenden Amtszeit bereits zum 1. Januar 2025 in das neue Vergütungssystem („Vergütungssystem 2025“) gewechselt. Grazia Vittadini und Dieter Vranckx haben sich dazu entschieden, zunächst in dem von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 gebilligten Vergütungssystem („Vergütungssystem 2023“) zu verbleiben. Eine Umstellung auf das seit dem 1. Januar 2025 geltende Vergütungssystem ist bei einer möglichen Wiederbestellung vorgesehen. Mit Ausnahme der oben genannten Änderungen und den damit einhergehenden Implikationen auf die Zielvergütung der Vorstandsmitglieder (siehe T209) sind die beiden Vorstandsvergütungssysteme identisch, sodass eine einheitliches Anreizsystem sichergestellt ist.



Abstimmung zum Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 auf der Hauptversammlung 2025

Bei der Abstimmung über den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 auf der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 erhielt dieser die Unterstützung von 84,66 % der teilnehmenden Aktionärinnen und Aktionäre.

Der Aufsichtsrat hat sich auch im Geschäftsjahr 2025 mit den von Investorenseite geäußerten Anregungen intensiv auseinandergesetzt und diese berücksichtigt, wie in der folgenden Tabelle dargestellt ist:

T207 Umgang mit Investorenfeedback im Jahr 2025

Investorenfeedback	Reaktion von Lufthansa
Kritik an der Höhe der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung	Für drei der fünf Vorstandsmitglieder liegt die Höhe der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung seit dem Geschäftsjahr 2025 bei marktüblichen ca. 30 % der Grundvergütung. Im Rahmen von Wiederbestellungen ist die Reduktion auch für die übrigen Vorstandsmitglieder geplant. Perspektivisch werden die marktüblichen ca. 30 % damit im Jahr 2027 für alle Vorstandsmitglieder erreicht.
Ambitioniertere Zielerreichungskurve für den relativen Total Shareholder Return (TSR) im LTI	Mit der asymmetrischen Ausgestaltung der Zielerreichungskurve wird ein ausgewogenes Chancen-Risiko-Profil gewährleistet. Mit dem Branchenindex NYSE Arca Global Airlines wird darüber hinaus eine anspruchsvolle Vergleichsgruppe herangezogen. Im deutschen Vergleichsmarkt ist eine Zielerreichungskurve, bei der der Zielwert der Median-Performance entspricht, weiterhin marktüblich. Der Aufsichtsrat wird die Ausgestaltung der Zielerreichungskurve mit Blick auf die Marktpraxis und die Performance der Vergleichsgruppe weiterhin regelmäßig überprüfen.
Bedienung der variablen Vergütungskomponenten in (für einen längeren Zeitraum gesperrten) Aktien statt in bar	Das Vorstandsvergütungssystem sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit einer Bedienung variabler Vergütungskomponenten in Aktien der Gesellschaft vor. Ein Investment des Vorstands in Aktien der Gesellschaft und damit eine Harmonisierung mit Aktionärsinteressen wird durch den bestehenden Performance Share Plan im LTI sowie die bestehenden Share Ownership Guidelines bereits gewährleistet.
Laufzeit des LTI von fünf statt vier Jahren	Die Bemessung der Leistungskriterien über einen Zeitraum von vier Jahren für den LTI entspricht dem Marktstandard und steht im Einklang mit § 87 AktG sowie den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Zudem entspricht das Vorgehen weiterhin der Marktpraxis in Deutschland.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands

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

Der Aufsichtsrat ist für die Struktur des Vergütungssystems der Vorstandsmitglieder und die Festsetzung der individuellen Bezüge zuständig. Das Präsidium unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei wesentlichen Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Das Vergütungssystem für das Geschäftsjahr 2025 im Überblick

Die Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2025 basiert für Carsten Spohr, Michael Niggemann und Till Streichert auf dem Vergütungssystem 2025. Für Grazia Vittadini und Dieter Vranckx basiert die Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 auf dem Vergütungssystem 2023. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands, die diesen jeweils zugrunde liegenden Zielsetzungen sowie die konkrete Anwendung im Geschäftsjahr 2025. Unterschiede zwischen den beiden Vergütungssystemen, die sich im Wesentlichen auf die Höhe der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung und der Zielbeträge (siehe [T209](#)) bei den variablen Vergütungskomponenten beziehen sind entsprechend kenntlich gemacht.



T208 Vorstandsvergütungssystem 2025

Bestandteil	Zielsetzung	Ausgestaltung
Erfolgsunabhängige Vergütung		
Grundvergütung	Soll die Rolle und den Verantwortungsbereich im Vorstand widerspiegeln. Soll ein angemessenes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern	- Jährliche Grundvergütung - Auszahlung in zwölf Monatsraten - Vorstandsvorsitz: 1.892.000 EUR - Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 1.118.000 EUR - Ordentliches Vorstandsmitglied: 860.000 EUR
Nebenleistungen		Dienstwagen inklusive Fahrer, branchenübliche Flugvergünstigungen für private Flugreisen, Versicherungsprämien
Altersversorgung	Soll eine adäquate Altersversorgung absichern	- Jährliche Zuführung eines festen Betrags im Rahmen eines beitragsorientierten Systems oder alternativ als Versorgungsentgelt - Vorstandsvorsitz: 572.000 EUR - Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 338.000 EUR - Ordentliches Vorstandsmitglied (Vergütungssystem 2025): 260.000 EUR - Ordentliches Vorstandsmitglied (Vergütungssystem 2023): 450.000 EUR
Erfolgsabhängige Vergütung		
Einjährige variable Vergütung (STI)	Soll ein profitables Wachstum unter Berücksichtigung der Liquiditätssteuerung sowie der Gesamtverantwortung des Vorstands und der individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder unterstützen	- Adjusted EBIT versus Zielwert (40 %) - Adjusted Free Cashflow versus Zielwert (40 %) - Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele (20 %) - Individueller Leistungsfaktor (Bonus/Malus, 0,8–1,2) - Cap: 200 % des Zielbetrags - Auszahlung: in bar oder in Aktien
Mehrjährige variable Vergütung (LTI)	Soll eine nachhaltig positive Entwicklung des Unternehmenswerts fördern, bei gleichzeitiger Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit denen der Aktionärinnen und Aktionäre	- Bedingte Zuteilung virtueller Lufthansa Aktien mit vierjähriger Laufzeit - Endgültige Anzahl virtueller Aktien abhängig von: - Adjusted ROCE während der Performanceperiode versus jährlicher Zielwert (50 %) - Relativer TSR der Lufthansa Aktie versus Branchenindex NYSE Arca Global Airlines Index (30 %) - Strategische und Nachhaltigkeitsziele (20 %) - Wertentwicklung abhängig von der absoluten Entwicklung der Lufthansa Aktie (inkl. Dividenden) während der Programmlaufzeit - Cap: 200 % des Zielbetrags - Auszahlung: in bar oder in Aktien

Bestandteil	Zielsetzung	Ausgestaltung
Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit		
Einvernehmliche Beendigung <i>Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2025</i>	Soll unangemessen hohe Abfindungszahlungen vermeiden	Abfindung begrenzt auf Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal zwei Jahresvergütungen (Abfindungshöchstgrenze)
Nachvertragliches Wettbewerbsverbot <i>Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2025</i>	Dient dem Schutz des Unternehmensinteresses	- Einjähriges Wettbewerbsverbot nach Ausscheiden aus dem Vorstand bei Zahlung einer Karenzentschädigung in Höhe von 50 % der Grundvergütung - Verzicht auf Wettbewerbsverbot durch Gesellschaft möglich (mit 6-Monats-Frist)
Wechsel der Unternehmenskontrolle <i>Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2025</i>	Soll die Unabhängigkeit in Übernahme-situationen sicherstellen	Abfindungszahlung in Höhe der Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal Abfindungshöchstgrenze
Weitere Vergütungsregelungen		
Share Ownership Guidelines	Soll die Aktienkultur und die enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionärinnen und Aktionäre stärken	- Verpflichtung zur Investition in Lufthansa Aktien innerhalb eines Zeitraums von vier Jahren - Vorstandsvorsitz: 200 % der Grundvergütung - Ordentliches Vorstandsmitglied: 100 % der Grundvergütung - Halteverpflichtung für die Zeit der Vorstandstätigkeit; ratierlicher Abbau des Aktienbestands in Höhe von jährlich 25 % nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand
Compliance- und Performance-Clawback <i>Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2025</i>	Soll eine nachhaltige Unternehmensentwicklung sicherstellen	Möglichkeit des Aufsichtsrats, STI und LTI einzubehalten oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern
Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG	Soll unkontrolliert hohe Auszahlungen vermeiden	- Kürzung der variablen Bezüge bei Überschreitung der Höchstgrenze für ein Geschäftsjahr: - Vorstandsvorsitz: 11,0 Mio. EUR - Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 6,5 Mio. EUR - Ordentliches Vorstandsmitglied: 5,0 Mio. EUR



Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat sich auch für das Geschäftsjahr 2025 ausführlich mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst und die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung überprüft und als angemessen eingestuft.

Im Rahmen dieser Angemessenheitsüberprüfung berücksichtigt der Aufsichtsrat die Üblichkeit der Vergütung und betrachtet dazu die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung vergleichbarer Unternehmen (horizontaler Vergleich). Als Vergleichsmarkt werden jeweils alle zum entsprechenden Zeitpunkt im DAX und MDAX notierten Unternehmen herangezogen, da diese hinsichtlich der Unternehmensgröße zum Stichtag der Betrachtung vergleichbar sind. Damit werden die größten börsennotierten Gesellschaften Deutschlands erfasst. Gleichzeitig wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Deutsche Lufthansa AG im MDAX notiert ist.

Um die relative Unternehmensgröße der Deutschen Lufthansa AG in diesem Vergleichsmarkt zu berücksichtigen, erfolgt zusätzlich eine Größeneinordnung anhand der gleich gewichteten Kriterien Umsatz, Anzahl der Mitarbeitenden und Marktkapitalisierung. Bei der Überprüfung der Angemessenheit und Marktüblichkeit werden die Ziel- und Maximalvergütungen auf der Basis dieser Größeneinordnung bewertet.

Darüber hinaus bewertet der Aufsichtsrat bei der Überprüfung auch das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt (vertikaler Vergleich), auch in der zeitlichen Entwicklung (siehe T220). Die Belegschaft insgesamt setzt sich zusammen aus dem oberen Führungskreis sowie außertariflich und tariflich angestellten Mitarbeitenden, bezogen auf die deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund.

Zielvergütung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die den Vorstandsmitgliedern für die Geschäftsjahre 2025 und 2024 zugesagte Vergütung. Hierbei wird differenziert nach dem Vorsitzenden, dem vom Aufsichtsrat als herausgehobenes Mitglied qualifizierten Vorstandsmitglied für das Ressort „Finanzen“ sowie den übrigen ordentlichen Vorstandsmitgliedern. Der Vorjahresvergleich zeigt, dass es sich bei den Anpassungen im Geschäftsjahr 2025 im Zuge der Umstellung auf das Vergütungssystem 2025 lediglich um eine Umschichtung aus den Beiträgen der betrieblichen Altersversorgung in variable Vergütungsbestandteile handelt. Die Höhe der Zielgesamtvergütung ist im Vergleich zum Vorjahr insgesamt unverändert. Die Zielvergütung für die ordentlichen Mitglieder im Vergütungssystem 2023 (gilt für Grazia Vittadini und Dieter Vranckx) sind entsprechend separat ausgewiesen.

T209 Zielvergütung und relativer Anteil 2025 und 2024

	Vorstandsvorsitzender				Herausgehobenes Vorstandsmitglied Ressort „Finanzen“				Ordentliche Vorstandsmitglieder (Vergütungssystem 2025)				Ordentliche Vorstandsmitglieder (Vergütungssystem 2023)			
	2025 in Tsd. €	2025 Anteil	2024 in Tsd. €	2024 Anteil	2025 in Tsd. €	2025 Anteil	2024 in Tsd. €	2024 Anteil	2025 in Tsd. €	2025 Anteil	2024 in Tsd. €	2024 Anteil	2025 in Tsd. €	2025 Anteil	2024 in Tsd. €	2024 Anteil
Feste Vergütung																
Grundvergütung	1.892	31,3 %	1.892	33,6 %	1.118	31,3 %	1.118	33,6 %	860	31,3 %	860	33,6 %	860	33,6 %	860	33,6 %
Variable Vergütung																
Einjährige variable Vergütung 2025 (2024)	1.408	23,3 %	1.320	23,4 %	832	23,3 %	780	23,4 %	640	23,3 %	600	23,4 %	600	23,4 %	600	23,4 %
Mehrfährige variable Vergütung 2025 (2024)	2.750	45,5 %	2.420	43,0 %	1.625	45,5 %	1.430	43,0 %	1.250	45,5 %	1.100	43,0 %	1.100	43,0 %	1.100	43,0 %
Zieldirektvergütung	6.050	100,0 %	5.632	100 %	3.575	100,0 %	3.328	100,0 %	2.750	100,0 %	2.560	100,0 %	2.560	100,0 %	2.560	100,0 %
Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung 2025 (2024)	572		990		338		585		260		450		450		450	
Zielgesamtvergütung	6.622		6.622		3.913		3.913		3.010		3.010		3.010		3.010	



Maximalvergütung

Ergänzend zu den betragsmäßigen Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung hat der Aufsichtsrat entsprechend § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für jedes Vorstandsmitglied eine Maximalvergütung für ein Geschäftsjahr vorgesehen. Diese Maximalvergütung liegt seit dem Geschäftsjahr 2023 für den Vorstandsvorsitzenden bei 11 Mio. EUR, für den Finanzvorstand bei 6,5 Mio. EUR und für die weiteren ordentlichen Vorstandsmitglieder bei 5 Mio. EUR. Sie bezieht sich auf den tatsächlichen Aufwand beziehungsweise die tatsächliche Auszahlung der für ein Geschäftsjahr zugesagten Vergütung (inklusive Nebenleistungen und Versorgungsaufwand). Sollte die Vergütung für ein Geschäftsjahr diese Höchstgrenze überschreiten, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2025

Da der Auszahlungsbetrag für die mehrjährige variable Vergütung 2025 aufgrund der vierjährigen Performanceperiode erst zum 31. Dezember 2028 feststeht, kann über die Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2025 abschließend erst im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2028 informiert werden.

T210 Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2022

	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011		Christina Foerster Vorstand 01.01.2020 bis 30.06.2024		Harry Hohmeister Vorstand 01.01.2013 bis 30.06.2024		Detlef Kayser Vorstand 01.01.2019 bis 30.06.2024		Michael Niggemann Vorstand seit 01.01.2020		Remco Steenberg Vorstand 01.01.2021 bis 07.05.2024 ¹⁾	
in Tsd. €	2022	2022 (Max.)	2022	2022 (Max.)	2022	2022 (Max.)	2022	2022 (Max.)	2022	2022 (Max.)	2022	2022 (Max.)
Feste Vergütung												
Grundvergütung	1.634	1.634	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860
Nebenleistungen	38	38	27	27	34	34	26	26	32	32	61	61
Summe	1.672	1.672	887	887	894	894	886	886	892	892	921	921
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung (STI 2022)	2.280	2.280	1.042	1.200	1.200	1.200	1.042	1.200	1.147	1.200	1.200	1.200
Mehrjährige variable Vergütung (LTI 2022)	3.714	4.180	1.955	2.200	1.955	2.200	1.955	2.200	1.955	2.200	–	–
Summe	5.994	6.460	2.997	3.400	3.155	3.400	2.997	3.400	3.101	3.400	1.200	1.200
Versorgungsaufwand	865	865	459	459	451	451	453	453	464	464	482	482
Gesamtvergütung	8.531	8.997	4.343	4.746	4.500	4.745	4.336	4.739	4.457	4.756	2.603	2.603
Maximalvergütung gem. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG		9.500		5.000		5.000		5.000		5.000		5.000

¹⁾ Remco Steenberg hat gemäß Ausscheidensvereinbarung keinen Anspruch auf die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022.

Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2022

Der Aufsichtsrat hatte einen Aufwandshöchstbetrag für die für das Geschäftsjahr 2022 zugesagte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder festgelegt. Mit der Beendigung der Performanceperiode der für das Geschäftsjahr 2022 zugesagten mehrjährigen variablen Vergütung (LTI 2022) zum 31. Dezember 2025 steht fest, dass dieser Höchstbetrag bei keinem der im Geschäftsjahr 2022 aktiven Vorstandsmitglieder überschritten worden ist. Eine detaillierte Übersicht der Aufwandsbeträge der jeweils zugesagten Vergütung einschließlich der jeweiligen Höchstbeträge ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.



Variable Vergütung im Geschäftsjahr 2025

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

Auf der Basis des Vergütungssystems hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 die Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte der finanziellen Ziele und der im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung festgelegt. Der Aufsichtsrat hat dabei darauf geachtet, dass die Zielsetzungen anspruchsvoll und ambitioniert sind.

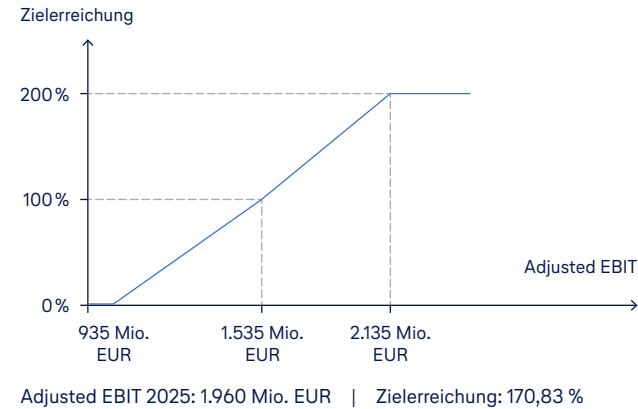
Sowohl in der einjährigen als auch in der mehrjährigen variablen Vergütung liegt die mögliche Bandbreite der Zielerreichung sowohl für die einzelnen finanziellen Ziele als auch für die Nachhaltigkeitsziele zwischen 0 % und 200 %.

Einjährige variable Vergütung (STI 2025)

Die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 orientiert sich zu 80 % an finanziellen Zielen und zu 20 % an Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

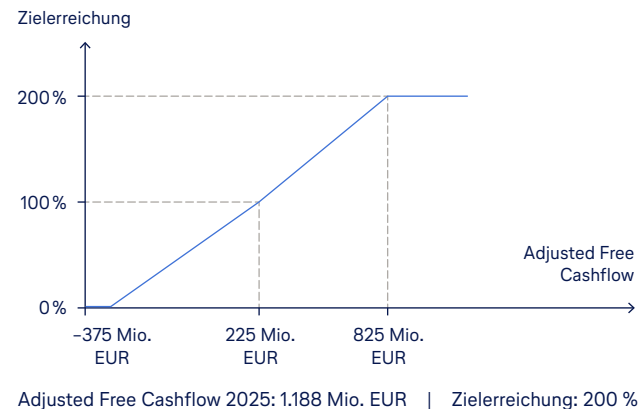
Im Sinne einer wertorientierten Unternehmenssteuerung wird mit dem Adjusted EBIT und dem Adjusted Free Cashflow, die mit jeweils 40 % in die Zielerreichung eingehen, bei den finanziellen Zielen auf die wesentlichen Steuerungsgrößen des Konzerns abgestellt. Für das Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele in der einjährigen variablen Vergütung wie in den Vorjahren die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ festgelegt und damit die Interessen der wesentlichen weiteren Stakeholder berücksichtigt.

G30 STI 2025: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted EBIT



Die Zielwerte für die finanziellen Ziele werden vom Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Budgetplanung und der mittelfristigen Finanzplanung des Konzerns für das bevorstehende Geschäftsjahr festgelegt. Der Zielwert für das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2025 bei 1.535 Mio. EUR. Für das Leistungskriterium Adjusted Free Cashflow lag der Zielwert bei 225 Mio. EUR. Zwischenwerte werden linear interpoliert. Die Zielwerte sowie die Zielerreichung für die finanziellen Ziele im Geschäftsjahr 2025 sind in den Grafiken dargestellt.

G31 STI 2025: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted Free Cashflow

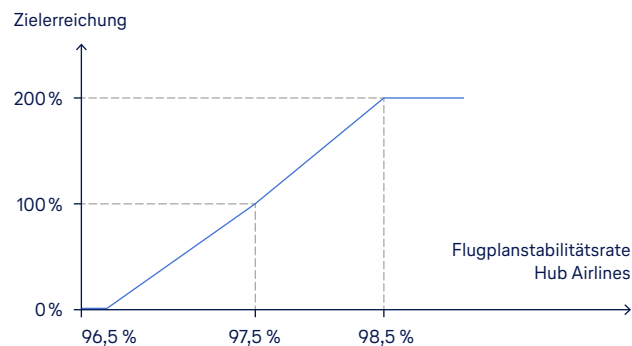




Insgesamt ergibt sich somit für die finanziellen Ziele in der einjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 eine Zielerreichung von 185,42 %.

Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunde“ wird für das Geschäftsjahr 2025 die Flugplanstabilitätsrate der Hub Airlines ([↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung](#)) herangezogen. Diese misst den Anteil der wie geplant stattfindenden Flüge basierend auf Flugstreichungen innerhalb von 90 Tagen vor Abflug über alle Lufthansa Group Hub Airlines (Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines). Streikbedingte- und geopolitisch bedingte Flugstreichungen werden in dieser Betrachtung ausgeschlossen, um externe Effekte auszuklammern. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

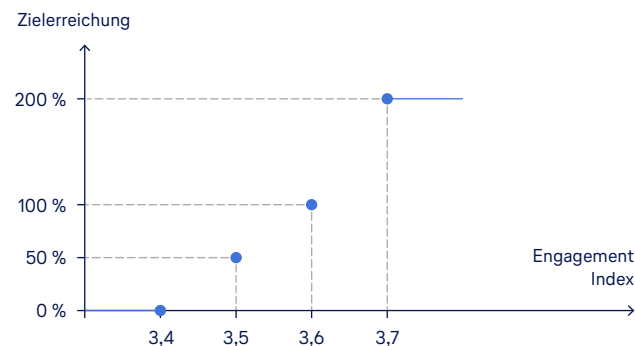
G32 STI 2025: Nachhaltigkeitsziel „Kunde“



Flugplanstabilitätsrate Hub Airlines: 98,1 % | Zielerreichung: 160 %

Für den Parameter „Mitarbeiter“ wird der sogenannte Engagement Index betrachtet ([↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung](#)), der die Verbundenheit von Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, die Einsatzbereitschaft sowie die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst. Jedem Indexwert ist ein Zielerreichungswert zugeordnet. Der 100 %-Zielwert orientiert sich am Durchschnitt des externen Benchmarks. Nach dem im Geschäftsjahr erfolgten Wechsel in der Erhebungsskala stellt „5“ hier nun den besten erzielbaren Wert dar.

G33 STI 2025: Nachhaltigkeitsziel „Mitarbeiter“



Engagement Index: 3,9 | Zielerreichung: 200 %

Die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ gehen jeweils mit 10 % in den STI 2025 ein.

Insgesamt ergibt sich damit für den STI 2025 aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele eine Zielerreichung von 184,33 %.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, beim STI im Rahmen der Bewertung der individuellen Leistung jedes einzelnen Vorstandsmitglieds einen individuellen Leistungsfaktor (Bonus-/Malus-Faktor) in Höhe von 0,8 bis 1,2 anzuwenden. Basis hierfür bilden die jährlich zwischen dem Aufsichtsrat und den einzelnen Vorstandsmitgliedern festgelegten individuellen Zielvereinbarungen. Diese umfassen neben den individuellen Zielen für die einzelnen Vorstandsmitglieder gleichzeitig übergreifende Ziele für den Gesamtvorstand, um der kollektiven Verantwortung der Vorstandsmitglieder als Organ Rechnung zu tragen.

Präsidium und Aufsichtsrat haben zum Ende des Geschäftsjahres 2025 die Erreichung der gesetzten Ziele bewertet. Die vorab vom Aufsichtsrat festgelegten individuellen und kollektiven Ziele für das Geschäftsjahr 2025 betreffen die Operationalisierung der Lufthansa Group Strategie und hier insbesondere die Umsetzung der Multi-Brand-, -Hub-, und -AOC-Strategie, die Verbesserung des Kundenerlebnisses und Vorantreiben der Digitalisierung, die Implementierung von ESG-Maßnahmen und hier insbesondere die Fortführung der Flottenmodernisierung, die Weiterentwicklung der Organisationsstruktur für mehr Effizienz sowie eine nachhaltige Steigerung der Profitabilität und Wertschaffung.



Unter Berücksichtigung der kollektiven Leistung sowie der individuellen Wertbeiträge der Vorstandsmitglieder hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 für alle Vorstandsmitglieder einen individuellen Leistungsfaktor in Höhe von 1,0 festgelegt. Hierbei wurden insbesondere die schnelle Integration von ITA Airways, die Operationalisierung der neuen Lufthansa Group Dachmarke, die deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit, die Einführung von „Lufthansa Allegris“ und „Swiss Senses“ sowie die personalisierten Angebote und kostenfreie Messenger-Nutzung auf Langstreckenflügen, die Optimierung der Flottenproduktivität und Steigerung der „Green Fares“, die Erarbeitung des neuen Operating Models „TOM2026“ sowie deutliche Ergebnisverbesserungen bei den Passagier-Airlines und Lufthansa Cargo sowie die Präsentation einer klaren Strategie auf dem Kapitalmarkttag berücksichtigt. Für jedes Vorstandsmitglied erfolgte sodann eine Multiplikation des Leistungsfaktors mit der Gesamtzielerreichung aus den finanziellen Zielen sowie den Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

G34 Zielerreichung STI 2025

	Ziel	Ist/Max (in %)
Adjusted EBIT (40 % Gewichtung)		170,83/200
Adjusted Free Cashflow (40 % Gewichtung)		200/200
Flugplanstabilitätsrate (10 % Gewichtung)		160/200
Engagement Index (10 % Gewichtung)		200/200
Individueller Leistungsfaktor (0,8 – 1,2)		1,0/1,2
Gesamt		184,33/200

Die Gesamtzielerreichung und der sich daraus ergebende Auszahlungsbetrag für den STI 2025 sind in der nachfolgenden Tabelle individuell für die Mitglieder des Vorstands dargestellt.

T211 Gesamtzielerreichung und Auszahlungsbeträge STI 2025

Vorstand	Zielbetrag in Tsd. €	Gesamt- zielerreichung in %	Individueller Leistungsfaktor	Auszahlungs- betrag in Tsd. €
Carsten Spohr	1.408	184,33	1,0	2.595
Michael Niggemann	640	184,33	1,0	1.180
Till Streichert	832	184,33	1,0	1.534
Grazia Vittadini ¹⁾	600	184,33	1,0	1.106
Dieter Vranckx ¹⁾	600	184,33	1,0	1.106

¹⁾ Zielbetrag gemäß Vergütungssystem 2023.

Mehrjährige variable Vergütung (LTI)

Zur Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ist die mehrjährige variable Vergütung und damit ein Großteil der variablen Vergütung an der Erreichung langfristig orientierter Ziele ausgerichtet. Dabei wird über die Berücksichtigung der absoluten und relativen Aktienkursentwicklung eine enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Aktionärinnen und Aktionäre hergestellt.

Die mehrjährige variable Vergütung umfasst aktuell noch laufende Programme aus mehreren Geschäftsjahren, deren Zusage zum Teil auf den vor dem 1. Januar 2025 geltenden Vergütungssystemen beruhen. Hierzu gehört insbesondere die im Geschäftsjahr 2022 zugesagte mehrjährige variable Vergütung (LTI 2022), deren vierjährige Programmlaufzeit zum 31. Dezember 2025 abgelaufen ist. Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über die aktuell laufenden LTI-Programme für die Mitglieder des Vorstands einschließlich der jeweils vom Aufsichtsrat festgelegten Leistungskriterien.

G35 Laufende LTI-Programme zum 31. Dezember 2025

Geschäftsjahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
LTI 2022 (2022 – 2025)	Performanceperiode						
Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung)	1. Januar 2022 31. Dezember 2025 • Rel. TSR zum DAX (42,5 %) • Adjusted ROCE (Ø 4 Jahre; 42,5 %) • Reduktion der CO₂-Intensität in Gramm CO₂ pro Revenue Tonne Kilometer (15 %)						
LTI 2023 (2023 – 2024)	1. Januar 2023 31. Dezember 2026 • Rel. TSR zu Branchenindex (30 %) • Adjusted ROCE (50 %) • Reduktion der CO₂-Intensität in Gramm CO₂ pro Revenue Tonne Kilometer (20 %)						
LTI 2024 (2024 – 2025)	1. Januar 2024 31. Dezember 2027 • Rel. TSR zu Branchenindex (30 %) • Adjusted ROCE (50 %) • Reduktion der CO₂-Intensität in Gramm CO₂ pro Revenue Tonne Kilometer (20 %)						
LTI 2025 (2025 – 2028)	1. Januar 2025 31. Dezember 2028 • Rel. TSR zu Branchenindex (30 %) • Adjusted ROCE (50 %) • Reduktion der CO₂-Intensität in Gramm CO₂ pro Revenue Tonne Kilometer (20 %)						

Zusage mehrjährige variable Vergütung 2025 (LTI 2025)

Seit dem Geschäftsjahr 2020 erfolgt die Zusage der mehrjährigen variablen Vergütung für die Mitglieder des Vorstands aktienbasiert. Die Vorstandsmitglieder erhalten zu Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien, die im Wert dem vertraglich zugesagten Zielbetrag entspricht. Die Umrechnung in virtuelle Aktien erfolgt dabei auf der Basis des

Durchschnittskurses der Lufthansa Aktie während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der vierjährigen Performanceperiode. Für den LTI 2025 liegt der Durchschnittskurs bei 6,62 EUR. Die Anzahl der im Berichtsjahr im Rahmen des LTI 2025 den einzelnen Vorstandsmitgliedern bedingt zugeteilten virtuellen Aktien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.



T212 Bedingt zugeteilte Aktien LTI 2025 – Zuteilungskurs: 6,62 €

Vorstand	Zielbetrag in Tsd. €	Anzahl bedingt zugeteilter Aktien
Carsten Spohr	2.750	415.408
Michael Niggemann	1.250	188.822
Till Streichert	1.625	245.468
Grazia Vittadini ¹⁾	1.100	166.163
Dieter Vranckx ¹⁾	1.100	166.163

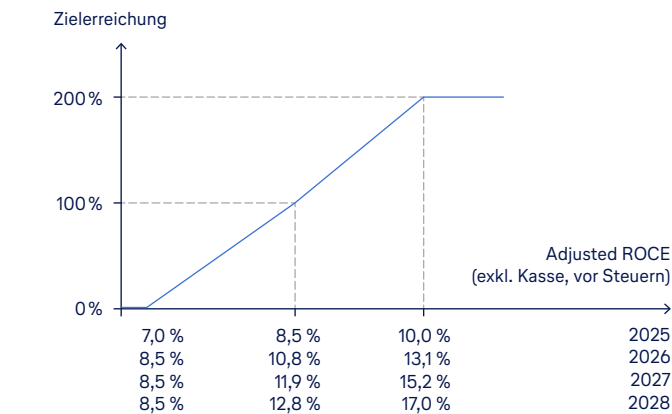
¹⁾ Zielbetrag gemäß Vorstandsvergütungssystem 2023.

Die finale Anzahl der virtuellen Aktien zum Ende der vierjährigen Performanceperiode ist abhängig von der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele Adjusted ROCE (50 %) und relativer Total Shareholder Return (30 %) sowie der strategischen und der Nachhaltigkeitsziele (20 %). Als Schwerpunkt für die strategischen und Nachhaltigkeitsziele im LTI 2025 hat der Aufsichtsrat den Parameter „Umwelt“ festgelegt. Damit wird langfristig das umweltpolitische Ziel einer Reduktion der CO₂-Emissionen incentiviert.

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt über die vierjährige Performanceperiode auf Basis eines Vergleichs des Adjusted ROCE mit einem vom Aufsichtsrat zu Beginn der Performanceperiode für jedes Jahr der Programmlaufzeit festgelegten Zielwert. Der Aufsichtsrat orientiert sich dabei an der für den Konzern maßgeblichen vierjährigen operativen Planung sowie beim unteren Schwellenwert an der Deckung der Kapitalkosten („Weighted Average Cost of Capital“, WACC). Dies steht im Einklang mit dem strategischen Ziel, eine Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erzielen, die langfristig über dem Kapitalkostensatz liegt.

Anhand der festgelegten Zielerreichungskurve ermittelt der Aufsichtsrat für jedes Jahr auf der Grundlage der Ist-Werte den Grad der Zielerreichung. Zwischenwerte werden linear interpoliert. Die Gesamtzielerreichung ergibt sich nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode als Durchschnitt der ermittelten Zielerreichungen der einzelnen Jahre. Die für den LTI 2025 festgelegten Zielwerte sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

G36 LTI 2025: Ziel Adjusted ROCE



Der jeweils in den Geschäftsjahren der vierjährigen Performanceperiode tatsächlich erzielte Adjusted ROCE sowie die daraus resultierende Zielerreichung werden im Vergütungsbericht des Geschäftsjahres nach Ablauf der Performanceperiode veröffentlicht.

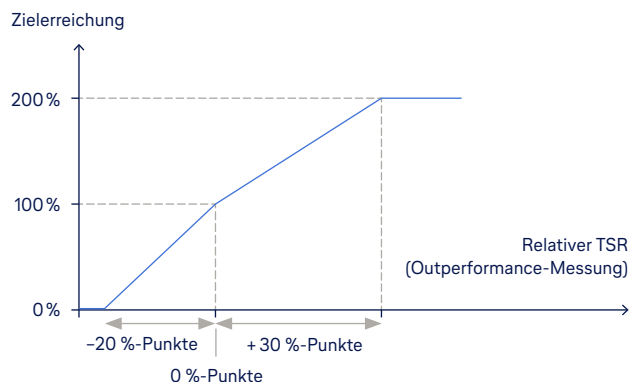
Die Ermittlung der relativen TSR-Performance für den LTI 2025 erfolgt nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode durch Gegenüberstellung der Aktienrendite der Deutschen Lufthansa AG mit der Aktienrendite des NYSE Arca Global Airlines Index. Für die Ermittlung der TSR-Performance wird jeweils der durchschnittliche Aktienkurs für die Deutsche Lufthansa AG über die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn zum durchschnittlichen Aktienkurs vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dabei erfolgt eine Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Für den NYSE Arca Global Airlines Index erfolgt die Berechnung der TSR-Performance analog. Der relative TSR berechnet sich sodann als Differenz aus der TSR-Performance der Deutschen Lufthansa AG und des NYSE Arca Global Airlines Index in Prozentpunkten (Outperformance).



Auf dieser Grundlage wird anhand der festgelegten Zielerreichungskurve nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode der Grad der Zielerreichung ermittelt. Die Gestaltung der Zielerreichungskurve bezieht die marktübliche Ausgestaltung von aktienbasierten Vergütungskomponenten im europäischen Markt mit ein. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem TSR des Vergleichsindex entspricht. Liegt der relative TSR der Deutschen Lufthansa AG 20 Prozentpunkte oder mehr unter dem des Vergleichsindex, beträgt die Zielerreichung 0 %. Die Zielerreichung beträgt 200 %, wenn der relative TSR der Deutschen Lufthansa AG 30 Prozentpunkte oder mehr über dem des Vergleichsindex liegt. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G37 LTI 2025: Ziel relativer Total Shareholder Return

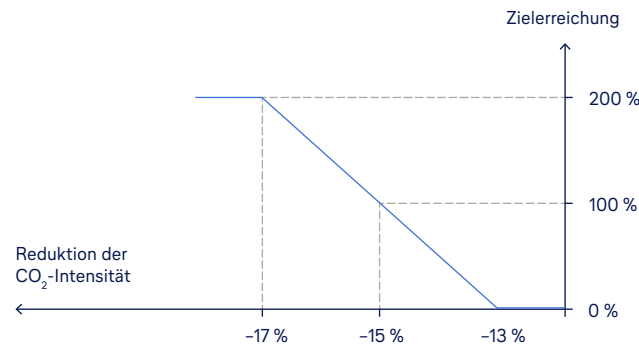
Total Shareholder Return der Lufthansa Aktie im Vergleich zum NYSE Arca Global Airlines Index



Das Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“ ist abgeleitet aus der langfristigen Strategie der Lufthansa Group. Seit dem Jahr 2022 orientieren sich die Reduktionsziele der Lufthansa Group in Bezug auf CO₂-Emissionen an den international und branchenübergreifend anerkannten Science Based Targets (SBT), die auf der Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens basieren. Damit verpflichtet sich die Lufthansa Group auf ein wissenschaftlich fundiertes Intensitätsziel auf der Basis der spezifischen CO₂-Emissionen in Gramm pro verkauftem Tonnenkilometer. Das Reduktionsziel im Rahmen des LTI 2025 ist abgeleitet aus dem langfristigen Ziel einer Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen um 30,6 % bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2019 ([↗ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung](#)). Der Zielwert im Rahmen des LTI 2025 liegt bei einer Reduktion der CO₂-Intensität um 15 Prozentpunkte bis zum Ende der Performanceperiode am 31. Dezember 2028. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/- 2 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G38 LTI 2025: Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“

Reduktion der CO₂-Intensität im Vergleich zum Basisjahr 2019



Zur Ermittlung der Zielerreichung wird am Ende der vierjährige Performanceperiode die Zielerreichung zur relativen Verbesserung der CO₂-Intensität festgestellt. Diese geht mit 20 % in die Gesamtzielerreichung des LTI 2025 am Ende der Performanceperiode ein.

Nach Ablauf der Performanceperiode wird die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, die sich aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags wird die finale Anzahl an virtuellen Aktien mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der Lufthansa Aktie über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode zuzüglich während der Performanceperiode gezahlter Dividenden für jede finale Aktie multipliziert. Die Auszahlung erfolgt in der Regel in bar.

Mehrjährige variable Vergütung 2022 (LTI 2022)

Die Zusage der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 (LTI 2022) erfolgte ebenfalls aktienbasiert. So erhielten die Vorstandsmitglieder zum Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien in Höhe des vertraglich zugesagten Zielbetrags.

Die Umrechnung in virtuelle Aktien erfolgt auf der Basis des Durchschnittskurses der Lufthansa Aktie während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der vierjährigen Performanceperiode. Für den LTI 2022 lag der Durchschnittskurs bei 7,00 EUR. Die finale Anzahl der virtuellen Aktien für den LTI 2022 ist abhängig von der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele Adjusted ROCE (42,5 %) und relativer Total Shareholder Return (42,5 %) sowie der strategischen und der Nachhaltigkeitsziele (15 %).



Anders als beim LTI 2025 wurde vom Aufsichtsrat für den LTI 2022 zur Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE keine jährliche Festlegung, sondern ein strategischer Zielwert für den durchschnittlichen Adjusted ROCE über die vierjährige Performanceperiode festgelegt. Für den LTI 2022 lag der strategische Ziel-ROCE bei 6,3 %.

Zur Ermittlung der TSR-Performance für den LTI 2022 nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode wurden anders als beim LTI 2025 die im DAX notierten Unternehmen als maßgeblicher Vergleichsindex festgelegt. Dabei wurde der durchschnittliche Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode mit dem entsprechenden Aktienkurs vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dies erfolgte unter Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Die ermittelte TSR-Performance aller DAX-Gesellschaften wurde in eine Rangfolge gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG wurde anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem Median (50. Perzentil) der Vergleichsgruppe entspricht. Zwischenwerte wurden linear interpoliert.

Als Schwerpunkte für die strategischen und Nachhaltigkeitsziele im LTI 2022 hatte der Aufsichtsrat den Parameter „Umwelt“ festgelegt. Die zugrunde liegenden Leistungskriterien wurden abgeleitet aus dem langfristigen Ziel einer Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen um 30,6 % bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2019. Der Zielwert im Rahmen des LTI 2022 lag bei einer Reduktion der CO₂-Intensität um 13 Prozentpunkte bis zum Ende der Performanceperiode am 31. Dezember 2025.

Die vom Aufsichtsrat für die finanziellen Leistungskriterien sowie das Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“ im LTI 2022 festgelegten Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte sowie die jeweilige Zielerreichung sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

T213 LTI 2022: Zielsetzung und Zielerreichung

	Zielsetzung			Zielerreichung	
	0 %	100 %	200 %		in %
Relativer TSR im Vergleich zum DAX	25. Perzentil	50. Perzentil	75. Perzentil	62,1. Perzentil	148,40
Adjusted ROCE	5,0 %	6,3 %	7,6 %	8,9 %	200
Reduktion der CO ₂ -Intensität im Vergleich zu 2019	-11,0 %	-13,0 %	-15,0 %	-7,1 %	0

Insgesamt ergibt sich damit für die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 eine Zielerreichung von 148,07 %.

G39 Zielerreichung LTI 2022

	Ziel	Ist/Max (in %)
Relativer Total Shareholder Return im Vergleich zum DAX (42,5 % Gewichtung)		148,40 / 200
Adjusted ROCE (4-Jahresdurchschnitt) (42,5 % Gewichtung)		200 / 200
Relative Verbesserung der CO ₂ -Intensität (15 % Gewichtung)		0 / 200
Gesamt		148,07 / 200

Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags aus dem LTI 2022 wird sodann zunächst die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, die sich aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Die finale Anzahl an virtuellen Aktien wird im Anschluss mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der Lufthansa Aktie über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode zuzüglich der während der Programmlaufzeit ausgezahlten Dividenden multipliziert. Der durchschnittliche Aktienkurs zum Programmende liegt für den LTI 2022 bei 7,80 EUR. Zuzüglich der im Geschäftsjahr 2024 und 2025 an die Aktionäre ausgezahlten Dividende in Höhe von jeweils 0,30 EUR je Aktie ergibt sich der Auszahlungsbetrag im Rahmen des LTI 2022 durch Multiplikation der finalen Anzahl virtueller Aktien mit einem Betrag in Höhe von 8,40 EUR. In den Geschäftsjahren 2022 und 2023 erfolgten keine Dividendenzahlungen. Die Berechnung der individuellen Auszahlungsbeträge für die anspruchsberechtigten Mitglieder des Vorstands ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.



T214 Auszahlungsbeträge aus dem LTI 2022 – Gesamtzielerreichung 148,07 %

Vorstand	Zielbetrag in Tsd. €	Anzahl bedingt zugeteilter Aktien (Start-Kurs: 7,00 €)	Finale Anzahl virtueller Aktien	Auszahlungsbetrag in Tsd. € (End-Kurs: 7,80 €, zzgl. 0,60 € Dividende)
Carsten Spohr	2.090	298.571	442.094	3.714
Christina Foerster (bis 30. Juni 2024)	1.100	157.143	232.682	1.955
Harry Hohmeister (bis 30. Juni 2024)	1.100	157.143	232.682	1.955
Detlef Kayser (bis 30. Juni 2024)	1.100	157.143	232.682	1.955
Michael Niggemann	1.100	157.143	232.682	1.955
Remco Steenbergen (bis 30. Juni 2024) ¹⁾	1.100	157.143	–	–

¹⁾ Entsprechend der Aufhebungsvereinbarung bestehen keine Ansprüche von Remco Steenbergen auf den LTI 2022.

Malus- und Clawback-Regelung

Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, die einjährige und mehrjährige variable Vergütung in den Fällen einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der gesetzlichen Pflichten oder eines Verstoßes gegen unternehmensinterne Richtlinien (Compliance-Malus und -Clawback) oder in den Fällen, in denen variable Vergütungsbestandteile, die an das Erreichen bestimmter Ziele geknüpft sind, auf der Grundlage falscher Daten zu Unrecht ausbezahlt wurden (Performance-Clawback), einzubehalten oder zurückzufordern. Die Geltendmachung des Rückforderungsanspruchs oder Einbehalts steht im pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats.

Im Geschäftsjahr 2025 ist von der Möglichkeit, variable Vergütungsbestandteile einzubehalten beziehungsweise zurückzufordern, durch den Aufsichtsrat kein Gebrauch gemacht worden.

Share Ownership Guidelines

Die Share Ownership Guidelines (SOG) sind seit dem Jahr 2019 ein wesentlicher Bestandteil des Vorstandsvergütungssystems. Diese verpflichten den Vorstandsvorsitzenden, Lufthansa Aktien in zweifacher Höhe und die ordentlichen Vorstandsmitglieder in einfacher Höhe ihrer jeweiligen Bruttogrundvergütung zu erwerben und diese für die Dauer der Dienstzeit und darüber hinaus zu halten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jährlich durch die Mitglieder des Vorstands nachzuweisen.

Für die vor dem 1. Januar 2023 aktiven Vorstandsmitglieder, mithin für Carsten Spohr und Michael Niggemann, wurde die zu erwerbende Mindestanzahl an Lufthansa Aktien zu Beginn der Vorstandstätigkeit anhand des durchschnittlichen Aktienkurses über die 125 Börsenhandelstage vor dem Beginn des Anstellungsvertrags ermittelt. Seit dem Geschäftsjahr 2023 sind neu in den Vorstand bestellte Vorstandsmitglieder verpflichtet, Lufthansa Aktien im Gegenwert ihrer jeweiligen Grundvergütung zu erwerben. Dies gilt mithin für die im Geschäftsjahr 2024 neu in den Vorstand bestellten Mitglieder Till Streichert, Grazia Vittadini und Dieter Vranckx.

Für den Aufbau des Aktienbestands gilt für alle Vorstandsmitglieder grundsätzlich eine vierjährige Aufbauphase. Vor der Aufbauphase erworbene Aktienbestände können dabei angerechnet werden. Für die Erfüllung der SOG werden diese Aktien seit dem Geschäftsjahr 2023 mit dem durchschnittlichen Kurs der Lufthansa Aktie in den letzten 60 Börsenhandelstagen vor dem Beginn der Vorstandstätigkeit einbezogen.

T215 Aktienbesitz der im Geschäftsjahr 2025 aktiven Vorstandsmitglieder

	Gemäß SOG zu haltende Lufthansa Aktien	Aktienbestand gemäß SOG zum 31.12.2025
Carsten Spohr	180.596 Stück	350.000 Stück
Michael Niggemann	56.126 Stück	100.000 Stück
Till Streichert	1.118.000 €	1.159.488 €
Grazia Vittadini	860.000 €	–
Dieter Vranckx	860.000 €	462.116 €

Die im Rahmen der SOG erworbenen Aktien sind bis zur Beendigung des Vorstandsanstellungsvertrags zu halten. Mit dem Ausscheiden aus dem Vorstand können Vorstandsmitglieder sodann jährlich 25 % des von ihnen im Rahmen der SOG gehaltenen Aktienbestands veräußern.

Versorgungsleistungen

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Versorgungszusage auf der Basis eines beitragsorientierten Systems. Während der Dauer des Anstellungsverhältnisses wird jedem Vorstandsmitglied jährlich ein fester Betrag auf dem persönlichen Versorgungskonto gutgeschrieben. Mit der Umstellung in der Struktur der Zielgesamtvergütung erfolgt für den Vorstandsvorsitzenden Carsten Spohr im Geschäftsjahr 2025 eine Gutschrift in Höhe von 572 Tsd. EUR, für den vom Aufsichtsrat als herausgehobenes Vorstandsmitglied qualifizierten Finanzvorstand Till Streichert in Höhe von 338 Tsd. EUR beziehungsweise in Höhe von 260 Tsd. EUR für Michael Niggemann als ordentliches Vorstandsmitglied. Für die weiteren ordentlichen Vorstandsmitglieder Grazia Vittadini und Dieter Vranckx, die im vor dem 1. Januar 2025 geltenden Vergütungssystem geblieben sind, wurden jeweils 450 Tsd. EUR gutgeschrieben.



Die Anlageregeln richten sich nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für Mitarbeitende der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Der Versorgungsfall tritt ein bei Erreichen der Altersgrenze von 60 Jahren (sofern der Berechtigte nicht mehr Mitglied des Vorstands ist) oder bei Invalidität beziehungsweise Tod. Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, erwerben die Berechtigten beziehungsweise deren Hinterbliebene einen Anspruch auf das Versorgungsguthaben gemäß Anlagekonzept. Dabei garantiert die Deutsche Lufthansa AG den Bestand der bereitgestellten Beiträge.

Bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung wird das Versorgungsguthaben um ein ergänzendes Risikokapital angehoben. Dieses besteht aus dem Durchschnittsbetrag der letzten drei auf dem Versorgungskonto bereitgestellten Beiträge, multipliziert mit der Anzahl der ab Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres fehlenden vollen Jahre.

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich. Für das bis zum 31. Dezember 2018 aufgebaute Versorgungsguthaben von Carsten Spohr ist darüber hinaus ebenfalls auf Antrag und mit Zustimmung der Gesellschaft eine Verrentung möglich.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf eine Übergangsversorgung nach dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“. Falls Carsten Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wiederaufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzversorgung wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60 % der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

Pensionsanwartschaften im Geschäftsjahr 2025

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2025 von den aktiven Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 2,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 2,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2,2 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

T216 Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	
	2025	2024	31.12.2025	31.12.2024	2025	2024	31.12.2025	31.12.2024
Carsten Spohr	535	942	14.184	12.150	573	993	14.184	12.147
Michael Niggemann	176	414	3.259	2.684	264	460	3.248	2.664
Till Streichert (seit 15. September 2024)	332	234	619	234	405	228	612	228
Grazia Vittadini (seit 1. Juli 2024)	450	262	773	263	472	259	769	260
Dieter Vranckx (seit 1. Juli 2024)	468	280	816	281	492	275	808	276
Summe	1.961	2.132	19.651	15.612	2.206	2.215	19.621	15.575



Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit

Abfindungshöchstgrenze

Bei einer vorzeitigen Beendigung des Vertrags, die nicht durch einen wichtigen Grund oder durch einen Kontrollwechsel veranlasst ist, wird die Gesellschaft gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht mehr als den Wert der Ansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags vergüten, wobei die Zahlungen zwei Jahresvergütungen nicht übersteigen dürfen (Abfindungshöchstgrenze). Die Berechnung der Abfindungshöchstgrenze bemisst sich nach der Höhe der Jahresvergütung, die sich aus der Grundvergütung und den Zielwerten für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung zusammensetzt; Sachbezüge und Nebenleistungen finden keine Berücksichtigung.

Im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Gemäß § 162 AktG ist im Vergütungsbericht über die jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitglied im letzten Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Eine Vergütung gilt danach als gewährt, wenn sie im Berichtszeitraum fällig wurde und dem einzelnen Vorstandsmitglied tatsächlich zugeflossen ist („zahlungsorientierte Sichtweise“). Nach geltender Rechtsauffassung in Bezug auf die Auslegung des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG ist es alternativ zulässig, Vergütungskomponenten bereits im Vergütungsbericht für das Berichtsjahr auszuweisen, in dem die der Vergütung zugrunde liegende ein- oder mehrjährige Tätigkeit vollständig erbracht worden ist („erdienungsorientierte Sichtweise“). Diese Sichtweise ermöglicht eine transparente und verständliche Berichterstattung, bei der sich Performance und Vergütung des betreffenden Berichtsjahres gegenüberstehen. Vor diesem Hintergrund kommt analog zum Vorjahr im vorliegenden Bericht die erdienungsorientierte Sichtweise des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG zur Anwendung.

In den nachfolgenden Tabellen werden daher die Auszahlungsbeträge aus dem STI für das Berichtsjahr angegeben, obschon die Auszahlung erst nach dem Ablauf des jeweiligen Berichtsjahres erfolgt. Analog werden die Auszahlungsbeträge der mehrjährigen variablen Vergütungskomponenten in dem Berichtsjahr angegeben, in dem die Performanceperiode ausläuft, wenngleich auch hier die Auszahlung erst im darauffolgenden Jahr erfolgt.

Im folgenden Abschnitt ist die jedem einzelnen aktiven und früheren Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG individuell dargestellt.

Zu den im Geschäftsjahr in diesem Sinne gewährten variablen Vergütungsbestandteilen gehört neben dem STI für das Geschäftsjahr 2025 die Auszahlung aus dem LTI 2022.

Im Geschäftsjahr aktive Mitglieder des Vorstands

In Tabelle T217 sind die den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG sowie die relativen Anteile der festen und variablen Vergütungsbestandteile individuell dargestellt. Obwohl der Versorgungsaufwand für die betriebliche Altersversorgung nicht als gewährte oder geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG zu klassifizieren ist, wird dieser aus Gründen der Transparenz in den folgenden Tabellen zusätzlich ausgewiesen. Dieser entspricht dem Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 aus Zusagen für Pensionen und sonstigen Versorgungsleistungen.

T217 Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – Im Geschäftsjahr 2025 aktive Mitglieder des Vorstands

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Mitglied des Vorstands seit 01.01.2011				Michael Niggemann Mitglied des Vorstands seit 01.01.2020				Till Streichert Mitglied des Vorstands seit 15.09.2024 ²⁾			
	2025	2025 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2025	2025 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2025	2025 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾
Feste Vergütung												
Grundvergütung	1.892	22,9 %	1.892	36,2 %	860	21,3 %	860	32,9 %	1.118	33,5 %	329	34,5 %
Nebenleistungen	58	0,7 %	55	1,1 %	35	0,9 %	37	1,4 %	126	3,8 %	37	3,9 %
Summe	1.950	23,6 %	1.947	37,2 %	895	22,2 %	897	34,3 %	1.244	37,2 %	366	38,4 %
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung	2.595	31,4 %	145	2,8 %	1.180	29,3 %	66	2,5 %	1.534	45,9 %	25	2,6 %
Mehrjährige variable Vergütung LTI 2022 (LTI 2021)	3.714	45,0 %	3.140	60,0 %	1.955	48,5 %	1.652	63,2 %	–	–	–	–
Summe	6.309	76,4 %	3.285	62,8 %	3.135	77,8 %	1.718	65,7 %	1.534	45,9 %	25	2,6 %
Sonstiges	–	–	–	–	–	–	–	–	563	16,9 %	563	59,0 %
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	8.259	100,0 %	5.232	100,0 %	4.030	100,0 %	2.615	100,0 %	3.341	100,0 %	954	100,0 %
Versorgungsaufwand	573	–	993	–	264	–	460	–	405	–	228	–
Gesamtvergütung	8.832	–	6.225	–	4.294	–	3.075	–	3.746	–	1.182	–

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

²⁾ Für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber hat der Aufsichtsrat Till Streichert einen einmaligen Ausgleich in Höhe von 1.690.000 € brutto zugesagt. Die Ausgleichszahlung erfolgt in drei Raten zu jeweils 563 Tsd. € in den Jahren 2024, 2025 und 2026 und wird in den jeweiligen Geschäftsjahren nicht auf die Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG angerechnet.

T217 Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – Im Geschäftsjahr 2025 aktive Mitglieder des Vorstands (Fortsetzung)

in Tsd. €	Grazia Vittadini Mitglied des Vorstands seit 01.07.2024				Dieter Vranckx Mitglied des Vorstands seit 01.07.2024			
	2025	2025 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾	2025	2025 ¹⁾	2024	2024 ¹⁾
Feste Vergütung								
Grundvergütung	860	40,9 %	430	85,1 %	860	40,4 %	430	83,3 %
Nebenleistungen	138	6,6 %	42	8,3 %	163	7,7 %	53	10,3 %
Summe	998	47,4 %	472	93,5 %	1.023	48,1 %	483	93,6 %
Variable Vergütung								
Einjährige variable Vergütung	1.106	52,6 %	33	6,5 %	1.106	51,9 %	33	6,4 %
Mehrjährige variable Vergütung LTI 2022 (LTI 2021)	–	–	–	–	–	–	–	–
Summe	1.106	52,6 %	33	6,5 %	1.106	51,9 %	33	6,4 %
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	2.104	100,0 %	505	100,0 %	2.129	100,0 %	516	100,0 %
Versorgungsaufwand	472	–	259	–	492	–	275	–
Gesamtvergütung	2.576	–	764	–	2.621	–	791	–

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2025 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

Frühere Mitglieder des Vorstands

Tabelle T218 zeigt die den früheren Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Entsprechend § 162 Abs. 5 AktG erfolgen dabei keine personenbezogenen Angaben für ehemalige Vorstandsmitglieder, die vor dem 31. Dezember 2015 aus dem Vorstand ausgeschieden sind.

T218 Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – Frühere Mitglieder des Vorstands

in Tsd. €	Nebenleistungen	Variable Vergütung (LTI 2022)	Karenzentschädigung	Kapitalzahlung Rente	Gesamt
Christina Foerster Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2024	–	1.955	–	–	1.955
Karl Ulrich Garnadt Mitglied des Vorstands bis 30. April 2017	1	–	–	132	133
Harry Hohmeister Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2024	1	1.955	215	–	2.171
Detlef Kayser Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2024	3	1.955	–	3.322	5.280
Simone Menne Mitglied des Vorstands bis 31. August 2016	–	–	–	2.846	2.846



Insgesamt beliefen sich die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder (inklusive der in Tabelle **T218** individuell ausgewiesenen Bezüge) und ihre Hinterbliebenen im Berichtsjahr auf 17,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4,1 Mio. EUR). Darin enthalten sind unter anderem geldwerte Leistungen und Beförderungvergünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 43,8 Mio. EUR (Vorjahr: 60,0 Mio. EUR).

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Struktur der Aufsichtsratsvergütung

Die seit dem 1. Januar 2023 geltende Regelung für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats basiert auf einem Beschluss der Hauptversammlung vom 9. Mai 2023. Die Vergütung ist als reine Festvergütung ausgestaltet. Die Aufsichtsratsvergütung trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. So werden der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzes und des stellvertretenden Vorsitzes des Aufsichtsrats sowie die Mitgliedschaft und der Vorsitz in Ausschüssen durch eine zusätzliche Vergütung angemessen berücksichtigt.

Gemäß § 113 Abs. 3 AktG hat die Hauptversammlung einer börsennotierten Gesellschaft mindestens alle vier Jahre über die Aufsichtsratsvergütung zu beschließen. Die ordentliche Hauptversammlung hat am 9. Mai 2023 mit 98,27 % der Stimmen der Änderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 14 der Satzung in der neuen Fassung zugestimmt und das der Aufsichtsratsvergütung zugrunde liegende System gebilligt und bestätigt.

Gemäß § 14 Abs. 1 der Satzung erhalten die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 100 Tsd. EUR. Der Vorsitzende erhält 300 Tsd. EUR, der stellvertretende Vorsitzende 150 Tsd. EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses beziehungsweise des Präsidiums erhält zusätzlich 100 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder

des Prüfungsausschusses beziehungsweise des Präsidiums erhalten zusätzlich 50 Tsd. EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 50 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 25 Tsd. EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat. Die zusätzliche Vergütung für die Ausschusstätigkeit ist dabei auf maximal zwei Ausschussvergütungen begrenzt, wobei in diesem Fall die beiden betragsmäßig höchsten Ausschussvergütungen berücksichtigt werden.

Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrats im Laufe eines Geschäftsjahres aus dem Aufsichtsrat oder einer mit einer zusätzlichen Vergütung verbundenen Tätigkeit in einem seiner Ausschüsse aus, erhalten sie eine zeitanteilige Vergütung. Die zeitanteilige Vergütung für Ausschusstätigkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Ausschuss bereits mindestens einmal getagt hat.

Die feste Vergütung sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit werden mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig. Für das Geschäftsjahr 2025 erfolgte die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung im Januar 2026.

Im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung (Festvergütung sowie Vergütung für die Ausschusstätigkeit) beläuft sich insgesamt auf 2.975 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.975 Tsd. EUR).

Tabelle **T219** zeigt die auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallenden Beträge. Bei der Festvergütung sowie der Vergütung für die Ausschusstätigkeit handelt es sich um für das jeweilige Geschäftsjahr geschuldete Vergütungen, da diese mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig werden.

T219 Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 AktG – Mitglieder des Aufsichtsrats

	2025 ¹⁾					2024 ²⁾				
	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		AR-Vergütung gesamt	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		AR-Vergütung gesamt
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €
Karl-Ludwig Kley	300	80,0	75	20,0	375	300	80,0	75	20,0	375
Christine Behle	150	85,7	25	14,3	175	150	85,7	25	14,3	175
Tim Busse	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Erich Clementi	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Thomas Enders (bis 06.05.2025)	34	56,7	26	43,3	60	100	57,1	75	42,9	175
Karl Gernandt	100	60,2	66	39,8	166	100	75,2	33	24,8	133
Sara Grubisic	100	80,0	25	20,0	125	100	80,0	25	20,0	125
Sara Hennicken (seit 07.05.2024)	100	75,2	33	24,8	133	65	100,0	-	-	65
Christian Hirsch	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Alexis von Hoensbroech (seit 06.05.2025)	66	100,0	-	-	66	-	-	-	-	-
Jamila Jadran	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Arne Christian Karstens	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Michael Kerkloh (bis 07.05.2024)	-	-	-	-	-	35	67,3	17	32,7	52
Carsten Knobel	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Holger Benjamin Koch	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Harald Krüger	100	44,4	125	55,6	225	100	44,4	125	55,6	225
Marvin Reschinsky	100	80,0	25	20,0	125	100	80,0	25	20,0	125
Birgit Rohleder	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Britta Seeger	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Astrid Stange	100	100,0	-	-	100	100	100,0	-	-	100
Angela Titzrath	100	80,0	25	20,0	125	100	80,0	25	20,0	125
Klaus Winkler	100	66,7	50	33,3	150	100	66,7	50	33,3	150
Gesamt	2.250	75,6	725	24,4	2.975	2.250	75,6	725	24,4	2.975

¹⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2025, ausbezahlt im Januar 2026.

²⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2024, ausbezahlt im Januar 2025.



Die Beiträge für die Versicherungsprämie der Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen der Gruppenunfallversicherung der Deutschen Lufthansa AG beliefen sich auf insgesamt 2,6 Tsd. EUR (Vorjahr: 2,6 Tsd. EUR). Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, erhielten für diese Tätigkeit im aktuellen Geschäftsjahr wie im Vorjahr keine Vergütung.

Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft

Die Tabelle [T220](#) stellt die jährliche Veränderung der Vergütung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, der jährlichen Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der übrigen Belegschaft sowie ausgewählten Ertragskennziffern der Lufthansa Group gegenüber. Die in der Tabelle enthaltenen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bilden entsprechend den Darstellungen in den Tabellen [T217](#) und [T219](#) die im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ab.

Die Ertragsentwicklung wird anhand der Entwicklung des Jahresergebnisses der Deutschen Lufthansa AG sowie von Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group dargestellt. Letzteres ist als wesentliche Steuerungsgröße des Konzerns auch Grundlage der finanziellen Ziele bei der variablen Vergütung des Vorstands.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Mitarbeitenden auf Vollzeitäquivalenzbasis wird auf den Kreis der Mitarbeitenden der deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund (ohne die Lufthansa CityLine GmbH) abgestellt. Hierbei wird jeweils noch einmal zwischen der Gesamtbelegschaft und den Tarifmitarbeitenden differenziert.

T220 Vergleichende Darstellung der Veränderung der Vergütung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Belegschaft sowie der Ertragsentwicklung¹⁾

	2021	2022	Veränderung 22/21	2023	Veränderung 23/22	2024	Veränderung 24/23	2025	Veränderung 25/24 ²⁾
I. Vorstandsvergütung in Tsd. EUR									
Aktive Vorstandsmitglieder									
Carsten Spohr	1.676	4.241	153,0 %	4.577	7,9 %	5.232	14,3 %	8.259	57,9 %
Michael Niggemann	902	2.039	126,1 %	2.118	3,9 %	2.615	23,5 %	4.030	54,1 %
Till Streichert (seit 15.09.2024)	-	-	-	-	-	954	-	3.341	250,2 %
Grazia Vittadini (seit 01.07.2024)	-	-	-	-	-	505	-	2.104	316,6 %
Dieter Vranckx (seit 01.07.2024)	-	-	-	-	-	516	-	2.129	312,6 %
Frühere Vorstandsmitglieder³⁾⁴⁾									
Christina Foerster (bis 30.06.2024)	904	1.929	113,4 %	2.119	9,8 %	7.306	244,8 %	1.955	-73,2 %
Karl Ulrich Garnadt (bis 30.04.2017)	1	130	-	118	-9,2 %	131	11,0 %	133	1,5 %
Harry Hohmeister (bis 30.06.2024)	901	2.276	152,6 %	2.127	-6,5 %	5.012	135,6 %	2.171	-56,7 %
Detlef Kayser (bis 30.06.2024)	893	2.032	127,5 %	2.117	4,2 %	3.440	62,5 %	5.280	53,5 %
II. Durchschnittliche Vergütung Belegschaft in EUR									
Gesamtbelegschaft in Deutschland	59.117	79.780	35,0 %	86.535	8,5 %	85.919	-0,7 %	93.114	8,4 %
Tarifmitarbeitende in Deutschland	55.237	72.350	31,0 %	78.505	8,5 %	82.275	4,8 %	85.577	4,0 %
III. Ertragskennziffern in Mio. EUR									
Jahresergebnis Deutsche Lufthansa AG	-2.310	-2.664	-15,3 %	6.765	353,9 %	372	-94,5 %	44	-88,2 %
Adjusted EBIT	-1.666	1.509	190,6 %	2.682	77,7 %	1.645	-38,7 %	1.960	19,1 %
Umsatz	16.811	32.770	94,9 %	35.422	8,1 %	37.581	6,1 %	39.597	5,4 %

¹⁾ Die Angaben für die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie die Belegschaft beruhen auf der im Geschäftsjahr 2025 im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG gewährten und geschuldeten Vergütung (ohne die Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung).

²⁾ Die Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr resultieren nicht aus Vergütungserhöhungen, sondern insbesondere aus den geringer ausgefallenen variablen Komponenten im Jahr 2024. Gleichzeitig hat sich für Carsten Spohr, Michael Niggemann und Till Streichert im Zuge des freiwilligen Wechsels in das seit dem Jahr 2025 geltende Vergütungssystem der Anteil der Zielvergütung in den variablen Komponenten erhöht, bei gleichzeitiger Reduktion der Beitragshöhe zur betrieblichen Altersversorgung. Für Till Streichert, Grazia Vittadini und Dieter Vranckx sind die Veränderungen darüber hinaus im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass diese erst im Geschäftsjahr 2024 in den Vorstand bestellt und entsprechend in 2024 nur eine zeitanteilige Vergütung erhalten haben.

³⁾ Angabe für Harry Hohmeister im Geschäftsjahr 2024 einschließlich der Auszahlung der Altersversorgung nach Eintritt des Versorgungsfalles.

⁴⁾ Keine Angabe für Simone Menne, da diese in den Geschäftsjahren vor 2025 jeweils keine Vergütung erhalten hat.

T220 Vergleichende Darstellung der Veränderung der Vergütung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Belegschaft sowie der Ertragsentwicklung (Fortsetzung) ¹⁾

	2021	2022	Veränderung 22/21	2023	Veränderung 23/22	2024	Veränderung 24/23	2025	Veränderung 25/24
IV. Aufsichtsratsvergütung ^{4) 5)} in Tsd. EUR									
Karl-Ludwig Kley	302	305	1,2 %	375	23,0 %	375	0,0 %	375	0,0 %
Christine Behle	141	143	1,1 %	174	22,1 %	175	0,6 %	175	0,0 %
Tim Busse (seit 29.07.2023)	-	-	-	43	-	100	132,6 %	100	0,0 %
Erich Clementi (seit 05.05.2020)	81	82	1,2 %	150	82,9 %	150	0,0 %	150	0,0 %
Thomas Enders (bis 06.05.2025)	121	124	2,5 %	175	41,1 %	175	0,0 %	60	-65,7 %
Karl Gernandt (seit 09.05.2023)	-	-	-	65	-	133	104,6 %	166	24,8 %
Sara Grubisic (seit 29.07.2023)	-	-	-	53	-	125	135,8 %	125	0,0 %
Sara Hennicken (seit 07.05.2024)	-	-	-	-	-	65	-	133	104,6 %
Christian Hirsch (seit 29.07.2023)	-	-	-	63	-	150	138,1 %	150	0,0 %
Jamila Jadran (seit 29.07.2023)	-	-	-	43	-	100	132,6 %	100	0,0 %
Arne Christian Karstens (seit 29.07.2023)	-	-	-	63	-	150	138,1 %	150	0,0 %
Carsten Knobel	111	112	0,9 %	150	33,9 %	150	0,0 %	150	0,0 %
Holger Benjamin Koch	81	82	0,6 %	134	64,4 %	150	11,9 %	150	0,0 %
Harald Krüger	142	165	16,0 %	225	36,4 %	225	0,0 %	225	0,0 %
Marvin Reschinsky (seit 29.07.2023)	-	-	-	53	-	125	135,8 %	125	0,0 %
Birgit Rohleder	81	83	1,9 %	100	21,2 %	100	0,0 %	100	0,0 %
Britta Seeger (seit 04.05.2021)	54	81	49,3 %	100	24,2 %	100	0,0 %	100	0,0 %
Astrid Stange	81	82	1,2 %	100	22,0 %	100	0,0 %	100	0,0 %
Angela Titzrath	81	82	1,2 %	125	53,4 %	125	0,0 %	125	0,0 %
Klaus Winkler	113	115	1,8 %	148	29,3 %	150	1,4 %	150	0,0 %

⁴⁾ Die Aufsichtsratsvergütung umfasst bis einschließlich Geschäftsjahr 2022 neben der festen Vergütung für die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen auch die bis zu diesem Zeitpunkt für eine persönliche Teilnahme an einer Präsenzsitzung gezahlten Sitzungsgelder.

⁵⁾ Angaben ohne Alexis von Hoensbroech, da dieser erst seit dem Jahr 2025 im Aufsichtsrat ist und daher in den Vorjahren noch keine Aufsichtsratsvergütung erhalten hat.

Für den Aufsichtsrat
Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Für den Vorstand
Carsten Spohr, Vorsitzender



Weitere Informationen

- 389 Sustainable Development Goals (SDG)
- 397 Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index
- 399 Prüfvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung
- 402 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
- 403 Zehn-Jahres-Übersicht
- 406 Glossar
- 409 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- 414 Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2026

Sustainable Development Goals (SDG)

T221 Sustainable Development Goals (SDG)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
 3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	3.3	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Präventive Impfungen werden durchgeführt. Die Lufthansa Group bietet ihren Mitarbeitenden an den Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz an, sich zum Schutz vor einer schweren Grippeerkrankung impfen zu lassen.
	3.4	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Die Medizinischen Dienste der Lufthansa Group bieten eine umfassende arbeitsmedizinische Versorgung der Mitarbeitenden, angepasst an deren individuelle Bedürfnisse, unter Berücksichtigung des Arbeitsplatzes und individueller gesundheitlicher Voraussetzungen, an. Ebenso verfügen die Medizinischen Dienste über eine ausgeprägte fliegerärztliche Expertise und bieten psychosoziale Beratungsleistungen an.
		ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Ein konzernweites Gesundheitsmanagement unterstützt die Gesundheitsmanager der einzelnen Gesellschaften. Auch den Fluggästen der Lufthansa Group wird für Reisen mit Vorerkrankungen oder Beeinträchtigungen umfangreiche Unterstützung durch das Medical Operations Center (MOC) angeboten.
	3.8	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Kooperation mit einer Krankenkasse erfolgt seitens der Lufthansa Group in Deutschland. Da die Stärkung der Gesundheit der Beschäftigten verbessert werden soll, ging das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group im Berichtsjahr in Deutschland eine Kooperation mit einer gesetzlichen Krankenkasse ein, die ein breites Angebot an Maßnahmen zum betrieblichen Gesundheitsmanagement beinhaltet.
 4 HOCHWERTEIGE BILDUNG	4.4	ESRS S1	➤ Risiken wurden vor allem bei den Themen Tarifverträgen und Arbeitgeberattraktivität identifiziert	Bei der Lufthansa Group werden verschiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme angeboten und Talente in verschiedenen Gruppen gefördert und systematisch vernetzt. Weiterhin werden verschiedene Programme zur Fort- und Weiterbildung angeboten, um den Mitarbeitenden eine persönliche und fachliche Entwicklung zu ermöglichen.
	4.7	ESRS S1	➤ Breit angelegte Maßnahmen im Rahmen der Personalstrategie sind umgesetzt	Die Lufthansa Group setzt sich aktiv für die Förderung von lebenslangem Lernen und die langfristige Beschäftigungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden ein. Mit gezielten Trainings- und Weiterbildungsangeboten, insbesondere im Bereich Umwelt, stärkt das Unternehmen nachhaltige Kompetenzen innerhalb der Belegschaft. Seit 2022 wurden zusätzliche Ausbildungs- und Förderprogramme eingeführt, darunter das „Green Mobility Trainee“-Programm, das es Teilnehmenden ermöglicht, über 18 Monate hinweg an drei verschiedenen Nachhaltigkeitsprojekten innerhalb der Lufthansa Group mitzuwirken. Im Berichtsjahr wurde dieses Programm bereits zum dritten Mal erfolgreich durchgeführt. Die Lufthansa Group hat das Lern- und Engagement-Programm „Green Explorers“ erneut umgesetzt, bei dem 150 ausgewählte Mitarbeitende als Multiplikatoren für Nachhaltigkeit qualifiziert wurden. Sie treiben nachhaltige Ansätze in der Produktentwicklung, Kundenbindung und der Nutzung nachhaltiger Materialien gezielt voran.
 7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE	7.2	ESRS E1	➤ Ausbau von Sustainable Aviation Fuel für klimaschonenden Flugverkehr der Zukunft wird unterstützt	Die Lufthansa Group sichert ihre SAF-Versorgung durch kontinuierliche Beschaffung am Spot-Markt, prüft mittelfristig langfristige Abnahmeverträge und unterstützt langfristig innovative SAF-Produktionskonzepte über ein globales Partnernetzwerk.
		ESRS E1	➤ Energiemanagement für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien	2024 hat die Lufthansa Group ein neues Energiemanagement für den Energieverbrauch am Boden eingeführt. Damit will sie ihre Herangehensweise an die Energiebeschaffung und den Energieverbrauch ändern, die aktuelle Gesetzgebung einhalten, ihren Energiemix anpassen und die Fahrzeugflotte langfristig dekarbonisieren.
		ESRS E1	➤ Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen	Die Lufthansa Group hat sich für den Bodenbetrieb das Scope-2-Ziel gesetzt, in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien zu beziehen.
		ESRS E1	➤ Energieverbrauch und Energiemix	Die Lufthansa Group erfasst und analysiert jährlich ihren weltweiten Energieverbrauch. Die entsprechenden Kennzahlen sind nicht nur als Grundlage für den Total Carbon Footprint von Bedeutung, sondern geben auch Einblicke in den bezogenen Energiemix.



T221 Sustainable Development Goals (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	7.3	ESRS E1	➤ Technische Maßnahmen für die bestehende Flotte ergänzen Engagement für mehr Treibstoffeffizienz	Die von Lufthansa Technik gemeinsam mit BASF entwickelte funktionale Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“ ist ein Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung einer technischen Maßnahme. Die sogenannten „Riblet-Filme“ sind aktuell schon in der Lage, den Luftwiderstand großer Verkehrsflugzeuge und damit ihren Kerosinverbrauch um 0,8 % zu verringern. Ende 2025 befanden sich insgesamt 21 mit „AeroSHARK“ ausgestattete Boeing 777 in der Flotte der Lufthansa Group, davon zwölf Boeing 777-300ER bei SWISS, fünf Boeing 777F bei der Lufthansa Cargo sowie im Jahr 2025 neu dazugekommen – vier 777-200ER bei Austrian Airlines. Darüber hinaus hat Lufthansa Technik mit der Zertifizierung für das Flugzeugmuster A330 von Airbus begonnen, um dieses Produkt innerhalb der Lufthansa Group aber auch auf dem externen Markt anzubieten.
		ESRS E1	➤ Effizienzsteigerungen durch einen einheitlichen europäischen Luftraum sollen Emissionen reduzieren	Die von der Europäischen Kommission angestrebte Effizienzsteigerung von bis zu 10 % durch verkürzte Flugwege, verbessertes Kapazitätsmanagement und weniger Verspätungen soll im Bereich Forschung und Implementierung durch das SESAR-Programm erreicht werden.
		ESRS E1	➤ OPS Sustainability Program ist integraler Ansatz für Handlungsfelder der Klimaschutzstrategie	Im Berichtsjahr wurden konzernweit 81 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklung. Hierdurch konnten – zusätzlich zu den bereits in den Vorjahren erreichten Reduzierungen weitere 67,8 Tsd. Tonnen CO ₂ -Emissionen dauerhaft vermieden werden.
		ESRS E1	➤ Emissionseinsparungen sollen durch Prozess- und Gewichtsoptimierung erreicht werden	Unter dem Namen „Green Procedures“ wird der Einsatz treibstoffsparender Prozesse im Flugzeugbetrieb durch Pilotinnen und Piloten gefördert. Durch neue, effizientere An- und Abflugverfahren mit satellitengestützter Navigation sowie strukturelle Anpassungen an Luftraumgrenzen und in der Flugplanung kann ebenso Kerosin eingespart werden. Durch den Einsatz neuartiger Materialien sowie durch die Reduktion des Materialbedarfs können signifikante Gewichtseinsparungen an den Flugzeugen erreicht werden.
		ESRS E1	➤ Energiemanagement für den Bodenbetrieb fokussiert Energieeffizienz und erneuerbare Energien	2024 hat die Lufthansa Group ein neues Energiemanagement für den Energieverbrauch am Boden eingeführt. Damit will sie ihre Herangehensweise an die Energiebeschaffung und den Energieverbrauch ändern, die aktuelle Gesetzgebung einhalten, ihren Energiemix anpassen und die Fahrzeugflotte langfristig dekarbonisieren.
	8.2	ESRS E2	➤ Kernelemente der allgemeinen Unternehmensstrategie wirken sich auf Nachhaltigkeitsaspekte aus	Die Lufthansa Group stellt ihren Kundinnen und Kunden weltweit Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge zur Verfügung. Diese werden hauptsächlich durch die fünf großen Passagier-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings angeboten. Zudem können Kunden die Dienstleistungen von Lufthansa Cargo nutzen, um Waren weltweit zu transportieren. Schließlich umfasst das Portfolio der Lufthansa Group die technische Wartung von Flugzeugen durch Lufthansa Technik sowie weitere industrielle IT-Lösungen. Mit den „Green Fares“ erweiterte die Lufthansa Group ihr Produktportfolio im Jahr 2023 um Optionen, bei denen Kundinnen und Kunden ihre flugbezogenen CO ₂ -Emissionen reduzieren und die verbleibenden CO ₂ -Emissionen ausgleichen können, und strebt dabei eine steigende Energie- und Ressourceneffizienz an. Zudem erweitert sie ihr Portfolio an Passagier-Airlines durch die sukzessive Übernahme von Anteilen an ITA Airways.
	8.5	ESRS S1	➤ Lufthansa Group Code of Conduct stützt ethische Werte	Durch den Code of Conduct fördert die Lufthansa Group ein respektvolles, inklusives und diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld, durch faire Behandlung, gleiche Chancen und sichere Arbeitsbedingungen unabhängig von Geschlecht, Herkunft, Behinderung oder Identität.

T221 Sustainable Development Goals (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
8.7		ESRS S1	➤ Grundsatzerklärung beschreibt Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group	Die Lufthansa Group verfolgt beim Schutz der Menschen- und Umweltrechte eine zweigleisige Strategie: Zum einen soll verhindert werden, dass Auswirkungen und Risiken überhaupt entstehen. Zum anderen wird versucht, auf strukturelle Auswirkungen und Risiken, die im Rahmen der Risikoanalyse identifiziert werden, mit geeigneten Maßnahmen zu reagieren und nachteilige Auswirkungen auf Menschenrechte und Umwelt zu verhindern oder zumindest zu minimieren. Erhält die Lufthansa Group Kenntnis von einer tatsächlichen oder drohenden Verletzung von Menschenrechten oder Umweltverpflichtungen, wird angestrebt unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen. Ist ein Lieferant nicht in der Lage, einen Verstoß sofort zu beenden, zu verhindern oder zu minimieren, wird die Lufthansa Group ein entsprechendes Abhilfe- und/oder Präventionskonzept erstellen und umsetzen. Als letztes Mittel behält sich die Lufthansa Group das Recht vor, die Geschäftsbeziehungen zu beenden.
		ESRS S2	➤ Beschwerdeverfahren	Beschwerden und Hinweise zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen potenziell negativen Auswirkungen oder zu Compliance-Verstößen bei Lieferanten können vertraulich über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder die externe Ombudsperson der Lufthansa Group zur Kenntnis gebracht werden. Die Zulieferer werden zudem in den Verträgen aufgefordert, ihre eigenen Lieferanten und deren Mitarbeitende über die Hinweismeldewege der Lufthansa Group zu informieren.
		ESRS S2	➤ Supplier Code of Conduct beschreibt die Grundregeln der Zusammenarbeit für Zulieferer	Der Supplier Code of Conduct gilt für alle Zulieferer der Lufthansa Group. Er adressiert im Wesentlichen die drei Kernbereiche in Bezug auf Nachhaltigkeit: Umweltschutz, Soziales und verantwortliche Unternehmensführung. Er definiert Mindeststandards für Lieferanten, deren Beschäftigte sowie Subunternehmen. Im Fokus stehen die Achtung der Menschenrechte, die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsstandards, der Umweltschutz und ein integriertes wirtschaftliches Handeln. Die Lufthansa Group erwartet von ihren Lieferanten, dass sie die geltenden Gesetze und Vorschriften der Länder einhalten, in denen sie Produkte oder Dienstleistungen beziehen, herstellen, anbieten oder liefern. Die Lufthansa Group toleriert kein unethisches Geschäftsverhalten, wie beispielsweise Korruption, Bestechung, Zwangsarbeit, Kinderarbeit oder die Verletzung von Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards, und untersagt diese Aktivitäten ausdrücklich.
		ESRS S2	➤ Richtlinien der Lufthansa Group berücksichtigen internationale Rahmenwerke	Die Verankerung von Menschenrechten und Nachhaltigkeit in den Geschäftsprozessen, den Richtlinien der Lufthansa Group sowie in ihren globalen Lieferketten ist eine kontinuierliche Aufgabe. Dabei orientiert sich das Unternehmen an zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen.
		ESRS S2	➤ Konzerneinkaufsrichtlinie verpflichtet Zulieferer zu sozialer und ökologischer Verantwortung	Durch die Aufnahme von Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Zulieferern zu erreichen und somit auch der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden und negativen Auswirkungen vorzubeugen. Zu den Verpflichtungen der Lieferanten gehören die zehn Prinzipien des UN Global Compact und die fünf Grundprinzipien der Internationalen Arbeitsorganisation sowie die vertraglichen Leistungen aus dem LkSG.
8.8		ESRS S1	➤ Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Die Lufthansa Group verfügt über verschiedene Hinweisgeberkanäle, die genutzt werden können, um Bedenken und mögliche Verstöße zu melden. Die Hinweise, die dem Corporate Compliance Office oder dem Human Rights Office über die beschriebenen Kanäle gemeldet werden, werden zunächst auf Plausibilität geprüft und nach Kategorien, wie beispielsweise Straftaten oder Menschenrechtsverletzungen, klassifiziert. Je nach Thema werden die Hinweise zur weiteren Bearbeitung an die vordefinierten zuständigen Personalabteilungen übermittelt.
		ESRS S1	➤ Lufthansa Group Code of Conduct stützt ethische Werte	Entsprechend dem Code of Conduct behandelt die Lufthansa Group Mitarbeitende und andere Anspruchsgruppen respektvoll und lehnt jede Form von Diskriminierung, Belästigung oder Gewalt ab. Das Handeln innerhalb der Lufthansa Group soll daher geprägt sein von der Wertschätzung und Inklusion von Menschen, unabhängig von nationaler und ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Das Unternehmen wendet sich daher gegen Diskriminierung jeglicher Art.



T221 Sustainable Development Goals (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	9.1	ESRS E1	➤ Lufthansa Group setzt sich für die Harmonisierung des europäischen Luftraums ein	Die Lufthansa Group setzt sich für die Harmonisierung des Luftraums in der EU ein. Hierfür verfügen die Lufthansa Group und weitere europäische Fluggesellschaften, zum Beispiel im Zusammenschluss bei Airlines for Europe (A4E), über die erforderliche Expertise und unterstützen seit vielen Jahren aktiv die Gestaltung eines effizienten EU-Luftraums durch ihre Mitarbeit in Gremien und Projekten.
		ESRS E2	➤ Lufthansa Group investiert in moderne und damit leisere Flugzeuge	Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2025 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahres.
		ESRS E2	➤ Bestandsflotte wird mit lärmreduzierenden Technologien nachgerüstet	Lufthansa Airlines stellte Anfang 2014 als weltweit erste Fluggesellschaft einen mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320 in Dienst. Alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa Airlines und SWISS sind inzwischen mit diesen Modifikationen ausgestattet. Bei Austrian Airlines wurde die Umrüstung der erweiterten Flotte von sechs A320-Flugzeugen Ende 2023 begonnen und bis Ende 2024 abgeschlossen. Seit Ende 2023 sind auch alle Flugzeuge der A320-Familie von Eurowings mit Wirbelgeneratoren ausgestattet, sodass 2024 erstmals die komplette Flotte durchgängig mit dieser Lärmreduzierungsmaßnahme ausgestattet war.
	9.5	ESRS E1	➤ Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken werden fortgeführt	Die Erforschung und Entwicklung innovativer, klimafreundlicherer Technologien gehören zu den von der Lufthansa Group vorangetriebenen Maßnahmen. Beispielsweise initiierte Lufthansa Technik 2021 das „Hydrogen Aviation Lab“, ein von der Hansestadt Hamburg gefördertes Projekt, in dem Technologien sowie umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen im Umgang mit Flüssigwasserstoff als Primärenergieträger konzipiert und erprobt werden. Darüber hinaus unterstützt die Lufthansa Group seit 1994 aktiv verschiedene nationale und internationale Atmosphären- und Klimaforschungsprojekte.
		ESRS E1	➤ Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet	Um die im Rahmen des Klimaschutzengagements der Lufthansa Group gesetzten Ziele in einer schwer zu dekarbonisierenden Branche zu erreichen, setzt das Unternehmen ergänzend auf gezielte politische Unterstützung und finanzielle Fördermechanismen, um neue Technologien zu entwickeln. So engagiert sich die Lufthansa Group in vielfältigen privatwirtschaftlichen und staatlich geförderten Kollaborations-, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen. Zudem unterstützt sie die Atmosphärenforschung, um so gemeinsam mit der Wissenschaft zu einem besseren Verständnis des globalen Klimas beizutragen.
		ESRS E2	➤ Lufthansa Group beteiligt sich an der Lärmforschung zur Optimierung von An- und Abflügen	Die Lufthansa Group unterstützte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) auch im Berichtsjahr bei der Weiterentwicklung des „Low Noise Augmentation System“ (LNAS) zur Optimierung von An- und Abflügen.
	10.2	ESRS S1	➤ Sonstige Maßnahmen im Hinblick auf beispielsweise Weiterbildung, Datenschutz, Vielfalt und Chancengleichheit	Die Lufthansa Group setzte das internationale Talentprogramm „Globalists“ auch 2025 weltweit fort, um eine inklusive, interkulturell geprägte Unternehmenskultur zu fördern und internationale Talente gezielt auf eine Rotation in die Heimatmärkte vorzubereiten und währenddessen zu begleiten.
		ESRS S1	➤ Sonstige Maßnahmen im Hinblick auf beispielsweise Weiterbildung, Datenschutz, Vielfalt und Chancengleichheit	Die Lufthansa Group führte das Female-Leadership-Programm „GoAhead4LC3“ auch 2025 weltweit fort, um den Anteil weiblicher Führungskräfte auf den zwei Ebenen unterhalb des Vorstands gezielt zu erhöhen.



T221 Sustainable Development Goals (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	12.2	ESRS E5	➤ Ansätze der Passagier-Airlines für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Auf Basis der R-Strategien sowie der EU-Abfallhierarchie (2008/98/EG) haben die Lufthansa Group Passagier-Airlines im Rahmen ihrer globalen Abfallrichtlinien spezifische Richtlinien eingeführt, um den Übergang von der Nutzung von Primärressourcen hin zu nachwachsenden, recycelten oder recyclingfähigen Materialien zu fördern. Es wird darauf geachtet, dass künftig eingesetzte Produkte möglichst aus einem einheitlichen Material bestehen und recyclingfähig sind.
		ESRS E5	➤ Wesentliche Ressourceneinsätze der Geschäftsfelder der Lufthansa Group sind abhängig vom jeweiligen Geschäftsmodell	Die Lufthansa Group ermittelt und berichtet über ihre wesentlichen Ressourcenflüsse, die bei den Passagier-Airlines, Technik und Cargo im Einsatz sind.
	12.3	ESRS E5	➤ Passagier-Airlines haben sich Ziele für einen nachhaltigen Ressourcenumgang an Bord gesetzt	Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group verfolgen das Ziel, Lebensmittelabfälle auf Kurzstrecken bis 2025 um 50 % gegenüber 2019 zu reduzieren und erreichten im Berichtsjahr eine Reduktionsquote von 54 %.
		ESRS E5	➤ Reduzieren: Ressourceneinsatz verringern und Abfallströme analysieren	In Bezug auf die Betriebsabläufe nach dem Flug steht im Vordergrund, Daten zu Abfallströmen zu analysieren, um mehr Transparenz zu erreichen. Eine Maßnahme zur Erhöhung der Ressourceneffizienz – insbesondere bei Lebensmittelabfällen – ist beispielsweise ein Analyseprojekt der Passagier-Airlines zum Lebensmittelverbrauch.
		ESRS E5	➤ Reduzieren: Ressourceneinsatz verringern und Abfallströme analysieren	Mit dem KI-gestützten „Lufthansa Group Mobile Tray Tracker“ analysiert die Lufthansa Group den Lebensmittelverbrauch auf ankommenden Flügen, erkennt unangetastete Mahlzeiten und identifiziert Abfallmengen. Die gewonnenen Daten ermöglichen fundierte Beladungsentscheidungen zur Reduktion von Lebensmittelabfällen. 2025 wurden auf Basis dieser Erkenntnisse u. a. bei SWISS und Austrian Airlines die Beladungen auf Nachtflügen von Boston und Bangkok angepasst.
	12.5	ESRS E5	➤ Ansätze der Passagier-Airlines für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Zur Senkung des Ressourcenverbrauchs konzentrieren sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group darauf, endliche Ressourcen so lange wie möglich in einem geschlossenen Kreislauf zu halten. Dazu gehört das Bestreben, alle Kunststoff- und Aluminiumartikel an Bord in die Kreislaufwirtschaft zu überführen oder gänzlich darauf zu verzichten und durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen.
		ESRS E5	➤ Passagier-Airlines haben sich Ziele für einen nachhaltigen Ressourcenumgang an Bord gesetzt.	Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group sehen vor, ab 2025 kundenbezogene Plastik- und Aluminiumartikel in die Kreislaufwirtschaft zu überführen und damit auf Einwegplastik und -aluminium an Bord zu verzichten.
		ESRS E5	➤ Ersetzen: Austausch von Einwegmaterialien vorantreiben	Im Beschaffungsprozess steht der Austausch von Einwegplastik und -aluminium im Fokus. Im Einkauf werden so weit wie möglich nachwachsende und recycelbare Materialien eingekauft.
		ESRS E5	➤ Recycling: Materialien recyceln	Die Lufthansa Group führte konzernweit recyclingbezogene Crew-Richtlinien für alle Passagier-Airlines ein. Nach der Einführung des PET-Recyclings am Flughafen Düsseldorf im Jahr 2024 konnte dieses Angebot 2025 auf die Stationen Stuttgart, Berlin, Nürnberg und Mallorca ausgeweitet werden.
		ESRS E5	➤ 293 von 599 Einwegplastik- und Einwegaluminiumartikeln konnten bisher ausgetauscht werden	Um den Fortschritt beim Austausch von Artikeln aus Einwegplastik und Einwegaluminium messbar zu machen, hat die Lufthansa Group in Anlehnung an das IATA-Handbuch zur Nachhaltigkeitsberichterstattung für Fluggesellschaften einen unternehmensspezifischen Leistungsindikator definiert. Dieser Indikator gibt an, wie viele Einwegartikel aus Plastik und Aluminium insgesamt bei den Passagier-Airlines und bei der Lufthansa Cargo im Einsatz sind und wie viele Artikel durch nachhaltigere Alternativen, wie beispielsweise Mehrweg- statt Einwegbecher, ersetzt werden konnten.
		ESRS E5	➤ Ansätze der Lufthansa Technik für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Die Lufthansa Technik bietet seit mehreren Jahren leasingbasierte Reparaturservices an. Fluggesellschaften der Lufthansa Group sowie Fremdflygesellschaften haben die Möglichkeit, Ersatzteile für ihre Flugzeuge einbauen zu lassen. Die Ersatzteile bleiben Eigentum von Lufthansa Technik und können, sobald ein Flugzeug die Flotte verlässt, anderweitig eingesetzt werden, wodurch sie dem Materialkreislauf erhalten bleiben.
		ESRS E5	➤ Ziele der Lufthansa Technik setzen den Schwerpunkt auf eine Steigerung der Recyclingquote an ihren Standorten	Lufthansa Technik hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 die Recyclingquote auf 75 % zu steigern. Die Ziele wurden gemeinsam mit der Segmentleitung, dem Vorstand und der Umweltabteilung von Lufthansa Technik im Jahr 2017 beschlossen. Im Jahr 2025 betrug die Recyclingquote 54 %.



T221 Sustainable Development Goals (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	12.5	ESRS E5	➤ Lufthansa Technik legt den Schwerpunkt auf Recyclingmaßnahmen	Unter Berücksichtigung der geltenden Regulierung veräußert die Lufthansa Technik gruppenweit metallische Wertstoffe wie Stahl gezielt an spezialisierte Recyclingunternehmen. Diese Vorgehensweise trägt nicht nur zur Optimierung der Ressourcennutzung und zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels zur Steigerung der Recyclingquote bei, sondern generiert zugleich durch die Veräußerung der Metallabfälle an Recyclingunternehmen sowie die Verringerung von Entsorgungskosten wirtschaftliche Vorteile.
		ESRS E5	➤ Ansätze von Lufthansa Cargo für Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Lufthansa Cargo verfolgt ein Kreislaufwirtschaftskonzept, das auf Ressourcenvermeidung, -reduzierung und -schonung abzielt. Dieses schließt im Luftfrachttransportsektor unabdingbare Lademittel und Ladehilfsmittel ein. Diese Artikel sind in der Regel für den Mehrfachgebrauch ausgelegt und werden erst dann zu Abfall, wenn sie nicht mehr reparierbar sind oder ihr Gültigkeitsdatum gemäß internationalen luftfrachtspezifischen Regularien abgelaufen ist.
		ESRS E5	➤ Lufthansa Cargo fokussiert sich auf eine Erhöhung des Anteils recycelter Materialien	Lufthansa Cargo und ihre Tochtergesellschaften haben sich das Ziel gesetzt, den Anteil recycelter Materialien bis Ende 2025 auf 40 % zu erhöhen. Das Ziel bezieht sich auf alle Materialien, die am Drehkreuz von Lufthansa Cargo in Frankfurt entsorgt werden.
		ESRS E5	➤ Lufthansa Cargo setzt auf Ressourcenschonung bei ihren Frachtkapazitäten	Im Berichtsjahr wurden zwei neue Maßnahmen eingeführt: Zum einen wird eine biologisch abbaubare Folie zur Ladungssicherung getestet. Zum anderen werden Gurte, die von Lufthansa Cargo und ihren Tochtergesellschaften gesammelt wurden, an den Hersteller zurückgeführt.
	13.1	ESRS E1	➤ Klimabezogene Risiken und Chancen der Lufthansa Group sind identifiziert	Die Lufthansa Group hat im Rahmen ihrer Klimarisikoanalyse wesentliche klimabezogene Risiken und Chancen identifiziert.
		ESRS E1	➤ Klima-Resilienzanalyse ist aktualisiert, und Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel aktualisiert	Die Lufthansa Group überprüfte und aktualisierte 2025 ihre Klima-Resilienzanalyse auf Basis der Klimaszenarioergebnisse, um die Widerstandsfähigkeit ihrer Strategie und ihres Geschäftsmodells gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels zu bewerten.
		ESRS E1	➤ Maßnahmen zur Minderung von physischen und transitorischen Klimarisiken sind umgesetzt	Die Lufthansa Group hat verschiedene Maßnahmen implementiert, um resilienter gegen physische und transitorische Klimarisiken zu werden. Diese Maßnahmen werden derzeit als ausreichend bewertet, um sich kurz-, mittel- und langfristig auf die Auswirkungen des Klimawandels einzustellen.
	13.2	ESRS E1	➤ Effizienzsteigerungen durch einen einheitlichen europäischen Luftraum sollen Emissionen reduzieren	Der Gesetzesvorschlag der Europäischen Kommission zur Weiterentwicklung des europäischen Luftraums (SES2+) soll dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement weiter zu harmonisieren und zu optimieren. Die technologische Basis hierfür bilden die Ergebnisse aus dem europäischen SESAR Programm.
		ESRS E1	➤ Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet	Die Lufthansa Group ist im Austausch mit der Politik für Unterstützung und den Aufbau finanzieller Fördermechanismen, um neue Technologien zu entwickeln und die Markteinführung von Sustainable Aviation Fuel zu beschleunigen.
		ESRS E1	➤ Verpflichtende Kompensation von CO₂	Mit dem im Oktober 2016 bei der ICAO getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz – CORSIA – werden seit 2021 wachstumsbedingte CO ₂ -Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert.
		ESRS E1	➤ Handel mit marktbasierten Klimaschutzinstrumenten	Im EU-ETS werden die CO ₂ -Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel industrieübergreifend erfasst und reduziert. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Zusätzliche Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten bestehen durch die Emissionshandelssysteme der Schweiz (CH-EHS) und des Vereinigten Königreichs (UK-ETS) für die Flüge zwischen dem EWR, der Schweiz und Großbritannien.

T221 Sustainable Development Goals (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
13.3		ESRS E1	➤ Übergangsplan für den Klimaschutz	Die Lufthansa Group hat einen Übergangsplan für die Transition zu mehr Klimaschutz. Dieser beschreibt, wie die Lufthansa Group plant, ihre SBTi-Ziele zu erreichen. Zudem wird beschrieben, wie der Klimatransitionsplan in der Organisation verankert ist.
		ESRS E1	➤ Übergangsplan für den Klimaschutz	Die Lufthansa Group engagiert sich für die Erweiterung des intermodalen Angebots, indem sie sich mit anderen Verkehrsunternehmen dafür einsetzt, dass weitere Zug- und Busverbindungen als Alternativen zu Kurzstreckenflügen aufgenommen werden.
		ESRS E1	➤ Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Den Indikator Gramm CO ₂ pro Revenue-Tonnenkilometer hat der Aufsichtsrat als Schwerpunkt für die strategischen Ziele und Nachhaltigkeitsziele im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 (LTI 2024) festgelegt.
		ESRS E1	➤ Vier-Säulen-Strategie zum Klimaschutz ist an vier Handlungsfeldern ausgerichtet	Die Lufthansa Group hat vier Handlungsfelder im Zusammenhang mit Klimaschutz identifiziert: technischer Fortschritt, verbesserte Infrastruktur, operative Maßnahmen, ökonomische Instrumente.
		ESRS E1	➤ Wissenschaftlich fundierte CO₂-Reduktionsziele untermauern Klimaschutzambitionen	Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Mit der SBTi-Validierung im Jahr 2022 war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa und die zweite weltweit mit einem wissenschaftlich fundierten CO ₂ -Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens von 2015. Gemäß SBTi-Kriterien hat sich Lufthansa Group das Ziel gesetzt, ihre CO ₂ -Intensität, das heißt ihre CO ₂ -Emissionen in Gramm CO ₂ pro Revenue-Tonnenkilometer (Passagier und Fracht), von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren.
		ESRS E1	➤ Beitrag der einzelnen Dekarbonisierungshebel ist quantifiziert	Für die Dekarbonisierungshebel quantifiziert die Lufthansa Group die folgenden Beiträge zur Erreichung der SBTi-Ziele im Jahr 2030: • Flottenerneuerung führt zu einer Treibhausgas-Emissionsreduktion pro Revenue-Tonnenkilometer (RTK) von 15,3 %. • Betriebliche Effizienzmaßnahmen führen zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro RTK um 3,9 %. • Die Verwendung von SAF führt zu einer zusätzlichen Verringerung der Treibhausgasemissionen pro RTK um 3,4 %.
		ESRS E1	➤ Lufthansa Group bezieht Beiträge zu Klimaschutzprojekten zur CO₂-Vermeidung oder Entfernung ein, um freiwilliges Klimaziel zu erreichen	Über die durch die SBTi-Ziele definierte Reduktion hinaus strebt die Lufthansa Group an, ihr selbst gestecktes Ziel – die Netto-CO ₂ -Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 zu halbieren, zu erreichen. Dabei bezieht sie Beiträge zu Klimaschutzprojekten zur Vermeidung oder Entfernung von CO ₂ -Emissionen ein. Diese tragen signifikant zum Klimaziel bei. Die Beiträge fließen in ein Klimaschutzprojekt-Portfolio, das Projekte in verschiedenen Ländern der Welt, wie in Deutschland, Österreich, Belgien und der Schweiz, beinhaltet.
		ESRS E1	➤ Flottenerneuerung bildet wichtigsten Hebel zur CO₂-Einsparung	Die Flottenerneuerung bleibt kurz- und mittelfristig der wichtigste Hebel zur CO ₂ -Einsparung. Durch die Modernisierung der Flotte wird Kerosin und damit CO ₂ im Flugbetrieb eingespart. Im Jahr 2025 wuchs die Flotte der Lufthansa Group um 23 neu hinzugekommene Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen.
		ESRS E1	➤ Beiträge zu Klimaschutzprojekten entsprechend der CO₂-Emissionen von Dienstreisen der Mitarbeitenden	Die Lufthansa Group leistet bereits seit 2019 weltweit freiwillig einen Beitrag zu Klimaschutzprojekten entsprechend der geschätzten CO ₂ -Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeitenden.
		ESRS S4	➤ Angemessene Produktgestaltung birgt Chancen und Risiken	Die Lufthansa Group stellt Kundinnen und Kunden CO ₂ -Informationen zu einzelnen Flügen bereit und entwickelt Maßnahmen zur Reduktion ihrer Umweltauswirkungen. Zu den nachhaltigeren Angeboten zählen die „Green Fare“-Tarife sowie der zusätzlich buchbare Nachhaltigkeitsbaustein „Sustainable Choice“ von Lufthansa Cargo
		ESRS E1	➤ CO₂-Fußabdruck gemäß Greenhouse Gas Protocol wird jährlich ermittelt	Die Lufthansa Group ermittelt jährlich ihren CO ₂ -Fußabdruck. Der „Carbon Footprint“ der Lufthansa Group bildet die Summe aller durch ihre betrieblichen Aktivitäten verursachten Kohlenstoffdioxid- und anderen Treibhausgasemissionen gemäß den international anerkannten Standards des Greenhouse Gas Protocol ab, inklusive der wesentlichen Emissionen aus der Lieferkette.



T221 Sustainable Development Goals (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen
	16.5	ESRS G1	➤ Verbindliche Compliance-Richtlinien gelten für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group	Integrity-Compliance-Richtlinien beinhalten Vorgaben zur Prävention von Korruption und Bestechung einschließlich Interessenkonflikten. In drei Richtlinien werden hier unter anderem klare Vorgaben für Einladungen und Geschenke, insbesondere von Amtstragenden, sowie potenzielle Interessenkonflikte geregelt. Die Richtlinien zielen darauf ab, Korruptions- und Bestechungsrisiken zu mindern, die Einhaltung regulatorischer Standards sicherzustellen und die Reputation des Konzerns zu erhalten und zu verbessern.
		ESRS G1	➤ Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Um Vorwürfen oder Vorfällen von Korruption und Bestechung nachzugehen, unterhält die Lufthansa Group verschiedene Hinweisgeberkanäle. Alle Mitarbeitenden können sich zudem an ihre direkten Vorgesetzten, die Compliance-Manager in ihrer Konzerngesellschaft oder das Corporate Compliance Office wenden.
		ESRS G1	➤ Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende für Risiken sensibilisieren	Compliance-Schulungen sollen Mitarbeitende der Lufthansa Group dabei unterstützen, alle relevanten gesetzlichen Vorgaben und internen Richtlinien der Lufthansa Group zu verstehen. Sie sollen dazu dienen, das Bewusstsein für Risiken zu schärfen, Hinweise zum Umgang mit Risikosituationen zu geben und aufzuzeigen, an welcher Stelle die Mitarbeitenden Unterstützung erhalten können. Webbasierte Trainings sollen für diese Themen sensibilisieren; Präsenztrainings sollen bereichs- oder funktionsbezogenes, spezifisches Wissen vermitteln. Grundsätzlich sind die genannten webbasierten oder Präsenztrainings allen Mitarbeitenden zugänglich.
	16.10	ESRS S4	➤ Vermarktungspraktiken und Produktangaben gestaltet die Lufthansa Group verantwortlich	Die Lufthansa Group ist bestrebt, in ihren Produktversprechen und Produktangaben wahrheitsgemäße und nicht irreführende Aussagen zu treffen, was sich in den Vermarktungspraktiken sowie Angaben zu Produktinformationen widerspiegelt.
	17.16	Über diese nichtfinanzielle Erklärung	➤ Verantwortliches Handeln wird durch strategische Partnerschaften und Nachhaltigkeitsinitiativen gestärkt	Die Lufthansa Group hat sich bereits 2002 den zehn Prinzipien des UN Global Compact für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung verpflichtet und setzt damit ein Zeichen für langfristiges Engagement sowie für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und eine nachhaltige Entwicklung.
		Über diese nichtfinanzielle Erklärung	➤ Verantwortliches Handeln wird durch strategische Partnerschaften und Nachhaltigkeitsinitiativen gestärkt	Die Lufthansa Group ist langjähriges Mitglied der International Air Transport Association (IATA), des internationalen Dachverbands der Fluggesellschaften, und engagiert sich aktiv in dieser globalen Organisation für die Förderung von Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit in der Luftfahrtindustrie. Sie arbeitet eng mit anderen Mitgliedern zusammen, um gemeinsame Standards und Methoden zu entwickeln, umzusetzen, Innovationen voranzutreiben und die Transformation hin zu einer emissionsärmeren Luftfahrt aktiv mitzugestalten.



Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index

T222 Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index

Thema	Empfehlung zur Offenlegung	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung
GOVERNANCE Offenlegung der Governance von klimabezogenen Risiken und Chancen	a. Aufsichtsführung des Aufsichtsrats bei klimabezogenen Risiken und Chancen	ESRS 2	GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
		ESRS 2	GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
	b. Rolle des Managements bei der Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken und Chancen	ESRS 2	GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
		ESRS 2	GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
		ESRS 2	GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
STRATEGIE Offenlegung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	a. Kurz-, mittel- und langfristige klimabezogene Risiken und Chancen für die Organisation	ESRS 2	IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
		ESRS 2	SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
		ESRS E1	IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
	b. Auswirkungen von klimabezogenen Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	ESRS 2	SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
		ESRS E1	SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
		ESRS E1	IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
		ESRS E1	E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz
		ESRS E1	E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
		ESRS E1	E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten
		ESRS E1	E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
	c. Resilienz der Strategie unter Berücksichtigung verschiedener klimabezogener Szenarien, einschließlich eines 2-°C- oder niedrigeren Szenarios	ESRS 2	SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
		ESRS E1	SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
		ESRS E1	IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
		ESRS E1	E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz



T222 Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index (Fortsetzung)

Thema	Empfehlung zur Offenlegung	European Sustainability Reporting Standard	Verweis auf nichtfinanzielle Erklärung
RISIKOMANAGEMENT			
Offenlegung von Prozessen zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken	a. Prozesse zur Identifizierung und Bewertung klimabezogener Risiken	ESRS 2	➤ IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
		ESRS E1	➤ IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
	b. Prozesse zur Steuerung klimabezogener Risiken	ESRS E1	➤ SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
		ESRS E1	➤ E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz
		ESRS E1	➤ E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
		ESRS E1	➤ E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten
		ESRS E1	➤ E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
		c. Integration der Prozesse zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken in das allgemeine Risikomanagement	ESRS 2
	ESRS 2		➤ IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
	KENNZAHLEN UND ZIELE		
Offenlegung von Kennzahlen und Zielen zur Bewertung und Steuerung relevanter klimabezogener Risiken und Chancen	a. Kennzahlen zur Bewertung klimabezogener Risiken und Chancen entsprechend der Strategie und der Prozesse zum Risikomanagement	ESRS 2	➤ GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
		ESRS E1	➤ GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
		ESRS E1	➤ E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz
		ESRS E1	➤ E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten
		ESRS E1	➤ E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
		ESRS E1	➤ E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix
		ESRS E1	➤ E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen
		ESRS E1	➤ E1-7 – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Gutschriften
	b. Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Treibhausgasemissionen und diesbezügliche Risiken	ESRS E1	➤ E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen
	c. Ziele zum Management von klimabezogenen Risiken und Chancen sowie Grad der Zielerreichung	ESRS E1	➤ E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz
		ESRS E1	➤ E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel



Prüfvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Prüfungsurteile

Wir haben die im Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des Konzernlageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernerklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, aufgestellt.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind Informationen außerhalb des Konzernlageberichts, auf die in der Konzernnachhaltigkeitserklärung verwiesen wird.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigelegte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernerklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass die beigelegte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu Verweisen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung auf Informationen außerhalb des Konzernlageberichts.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.



Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:



- ein Verständnis über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern erlangt.
- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt.
- die Darstellung der Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- CO₂-Kompensationszertifikate bezüglich ihrer Existenz gewürdigt, nicht jedoch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit.

Verwendungsbeschränkung für den Prüfungsvermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Prüfungsvermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 (ey-idw-aab-de-2024.pdf).

Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Prüfungsvermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Düsseldorf, 3. März 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösner
Wirtschaftsprüfer

Christopher Hintze
Wirtschaftsprüfer



Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Prüfungsurteile

Wir haben den Vergütungsbericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 daraufhin formell geprüft, ob die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG im Vergütungsbericht gemacht wurden. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir den Vergütungsbericht nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung sind im beigefügten Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf den Inhalt des Vergütungsberichts.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit § 162 Abs. 3 AktG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW PS 870 (09.2023)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach dieser Vorschrift und diesem Standard ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir haben als Wirtschaftsprüferpraxis die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Die Berufspflichten gemäß der Wirtschaftsprüferordnung und der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer/vereidigte Buchprüfer einschließlich der Anforderungen an die Unabhängigkeit haben wir eingehalten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Ferner sind sie verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob im Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden sind, und hierüber ein Prüfungsurteil in einem Vermerk abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung so geplant und durchgeführt, dass wir durch einen Vergleich der im Vergütungsbericht gemachten Angaben mit den in § 162 Abs. 1 und 2 AktG geforderten Angaben die formelle Vollständigkeit des Vergütungsberichts feststellen können. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts nicht geprüft.

Umgang mit etwaigen irreführenden Darstellungen

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, den Vergütungsbericht unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus der Abschlussprüfung zu lesen und dabei für Anzeichen aufmerksam zu bleiben, ob der Vergütungsbericht irreführende Darstellungen in Bezug auf die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts enthält.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine solche irreführende Darstellung vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Eschborn/Frankfurt am Main, 3. März 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösner
Wirtschaftsprüfer

Dustin Jansen
Wirtschaftsprüfer



Zehn-Jahres-Übersicht

T223 Zehn-Jahres-Übersicht

		2025	2024	2023 ⁸⁾	2022 ⁷⁾	2021 ⁶⁾	2020	2019	2018 ⁵⁾	2017 ⁴⁾	2016
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern											
Umsatz	Mio. €	39.597	37.581	35.442	30.895	16.811	13.589	36.424	35.542	35.579	31.660
Ergebnis											
Adjusted EBITDA	Mio. €	4.329	3.982	4.910	3.719	593	-2.890	4.718	5.016	5009	3338
Adjusted EBIT	Mio. €	1.960	1.645	2.682	1.520	-1.666	-5.451	2.026	2.836	2.969	1.752
Adjusted EBIT-Marge	%	4,9	4,4	7,6	4,9	-9,9	-40,1	5,6	8	8,3	5,5
EBIT	Mio. €	2.030	1.731	2.669	1.419	-2.316	-7.353	1.857	2.974	3.297	2.275
Ergebnis vor Ertragsteuern	Mio. €	1.920	1.576	2.317	1.249	-2.606	-8.631	1.860	2.784	3.158	2.248
Ertragsteuern	Mio. €	-564	-176	-380	-239	413	1865	-615	-588	-784	-445
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	1.339	1.380	1.673	791	-2.191	-6.725	1.213	2.163	2.340	1.776
Wesentliche Aufwandspositionen											
Personalaufwand	Mio. €	9.667	9.036	8.344	7.277	6.328	6.436	9.121	8.811	8.172	7.354
Gebühren	Mio. €	5.541	5.020	4.487	3.730	2.155	1.796	4.523	4.457	6.357	5.736
Treibstoff	Mio. €	7.271	7.785	7.931	7.601	2.409	1.875	6.715	6.087	5.232	4.885
Abschreibungen	Mio. €	2.407	2.378	2.242	2.245	2.351	4.389	2.776	2.205	2.383	1.769
Zinssaldo	Mio. €	-216	-149	-348	-409	-441	-334	-315	-144	-195	-218
Bilanz Lufthansa Konzern											
Vermögensstruktur											
Langfristiges Vermögen	Mio. €	32.236	30.736	29.348	28.080	29.063	29.444	31.374	27.559	24.749	24.504
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	16.158	16.316	15.973	15.255	13.475	10.040	11.285	10.654	11.029	10.193
davon flüssige Mittel	Mio. €	8.148	8.488	8.265	8.301	7.666	5.460	3.385	3.235	3.948	3.937
Kapitalstruktur											
Eigenkapital	Mio. €	11.711	11.594	9.709	8.474	4.490	1.387	10.256	9.573	9.110	7.149
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	3.070	3.068	3.063	3.060	3.060	1.530	1.224	1.217	1.206	1.200
davon Rücklagen	Mio. €	7.240	7.094	4.923	4.554	3.581	6.542	7.710	6.083	5.461	4.084
Fremdkapital	Mio. €	36.683	35.458	35.612	34.861	38.048	38.097	32.403	28.640	26.668	27.548
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	2.364	2.692	2.895	2.069	6.676	9.531	6.659	5.865	5.116	8.364
davon Finanzschulden	Mio. €	14.527	14.223	13.943	15.151	16.670	15.368	10.030	6.685	6.814	6.575
Bilanzsumme	Mio. €	48.394	47.052	45.321	43.335	42.538	39.484	42.659	38.213	35.778	34.697

T223 Zehn-Jahres-Übersicht (Fortsetzung)

		2025	2024	2023 ⁸⁾	2022 ⁷⁾	2021 ⁶⁾	2020	2019	2018 ⁵⁾	2017 ⁴⁾	2016
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern											
Investitionen	Mio. €	4.713	3.819	3.609	2.425	1.356	1.312	3.666	3.805	3.529	2.231
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	4.232	3.657	3.544	2.365	1.318	1.249	3.486	3.709	3.338	2.160
davon Finanzanlagen	Mio. €	481	162	65	60	38	63	180	96	191	71
Operativer Cashflow	Mio. €	4.037	3.892	4.905	5.168	399	-2.328	4.030	4.109	5.368	3.246
(Adjusted) Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	1.188	840	1.846	2.526	-1.049	-3.669	203	288	2.117	1.138
Kreditverschuldung											
Brutto	Mio. €	14.554	14.232	13.947	15.172	16.689	15.382	10.047	6.724	6.832	6.638
Netto	Mio. €	6.406	5.744	5.682	6.871	9.023	9.922	6.662	3.489	2.884	2.701
Lufthansa Aktie											
Aktienkurs ²⁾	€	8,41	6,18	8,05	7,77	6,18	7,72	11,71	14,06	21,92	8,76
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	396	359	359	-	-	-	-	380	377	234
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	0,33	0,30	0,30	-	-	-	-	0,80	0,80	0,5
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern											
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Umsatz)	%	4,8	4,2	6,5	4,0	-15,5	-63,5	5,1	7,8	8,9	7,1
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	5,1	4,6	6,4	4,0	-5,1	-20,8	5,3	7,8	9,9	7,3
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	11,6	12,1	20,0	11,9	-48,8	-487,8	12,1	22,9	26,1	25,2
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	16,4	13,6	23,9	14,7	-58,0	-622,3	18,1	29,1	34,7	31,4
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	24,2	24,6	21,4	19,6	10,6	3,5	24,0	25,1	25,5	20,6
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/ Eigenkapital)	%	74,9	72,8	88,3	105,5	349,6	1402,5	129,9	97,7	87,8	154,8
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	13,2	12,2	12,5	15,9	21,2	25,1	15,6	9,1	8,1	7,8
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	85,7	101,9	135,9	213,1	29,4	-177,4	109,9	108	152,1	145,5
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA (ab 2017); Dynamische Tilgungsquote (bis 2016)	%	1,8	2,0	1,7	2,3	25,8	-	2,8	1,8	1,5	28,7
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	10,2	10,4	13,8	16,7	2,4	-17,1	11,1	11,6	15,1	10,3
Adjusted ROCE (Adj. EBIT/durchschnittlich eingesetztes Kapital) ³⁾	%	10,3	9,6	13,1	7,6	-7,4	-16,7	6,6	10,6	11,9	7,0
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-3,8	-3,3	-3,8	-2,5	-1,2	-4,6	-4,7	-5,6	1,6	-0,8
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	%	66,6	65,3	64,8	64,8	68,3	74,6	73,5	72,1	69,2	70,6
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/kumulierte Anschaffungskosten)	%	60,5	60,9	61,0	60,1	58,8	55,9	50,7	51,7	52,5	49,7

T223 Zehn-Jahres-Übersicht (Fortsetzung)

		2025	2024	2023 ⁸⁾	2022 ⁷⁾	2021 ⁶⁾	2020	2019	2018 ⁵⁾	2017 ⁴⁾	2016
Personalkennziffern											
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	103.101	100.290	110.264	106.889	107.643	125.207	137.784	134.330	128.856	123.287
Umsatz/Mitarbeiter	€	384.060	374.723	321.429	289.038	156.174	108.532	264.356	264.587	276.114	256.799
Personalaufwand/Umsatz	%	24,4	24,0	23,5	23,6	37,6	47,4	25	24,8	23	23,2
Leistungsdaten Lufthansa Konzern											
Fluggäste	Mio.	135,0	131,3	122,5	101,8	46,9	36,4	145,3	141,9	129,3	109,7
Angebote Sitzkilometer	Mio.	338.552	326.176	300.582	259.428	145.139	109.828	358.803	349.391	322.875	286.555
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	281.765	271.038	249.269	207.030	89.397	69.462	296.217	284.639	261.149	226.639
Sitzladefaktor	%	83,2	83,1	82,9	79,8	61,6	63,2	82,6	81,5	80,9	79,1
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	18.121	17.119	15.497	14.194	11.867	10.560	17.379	16.349	15.754	15.117
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.556	9.957	8.735	8.562	8.477	7.373	10.664	10.896	10.819	10.071
Fracht-Nutzladefaktor	%	58,3	58,2	56,4	60,3	71,4	69,8	61,4	66,6	68,7	66,6
Flüge	Anzahl	1.014.831	991.752	946.132	826.603	460.029	390.263	1.187.728	1.163.565	1.128.745	1.021.919
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	737	735	721	710	713	757	763	763	728	617

¹⁾ Ab 2018 Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um den IFRS 16-Effekt).

²⁾ Vorjahreszahlen bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.

³⁾ Ermittlung bis 2020: Adjusted ROCE (Adjusted EBIT plus Zinserträge auf Liquidität minus 25 % Steuern)/durchschnittlich eingesetztes Kapital, Ermittlung 2021 bis 2023: Adjusted ROCE (Adjusted EBIT minus 25 % Steuern)/durchschnittlich eingesetztes Kapital.

⁴⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund des Restatements der Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen und IFRS 9 rückwirkend angepasst.

⁵⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2018 wurden aufgrund des Restatements für Kompensationszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen angepasst.

⁶⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2021 wurden aufgrund von Änderung der Kennzahldefinition rückwirkend angepasst.

⁷⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2022 wurden aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die angegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

⁸⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2023 wurden aufgrund der Umgliederung von Non-Pool-Material aus den reparaturfähigen Ersatzteilen in die Vorräte angepasst.



Glossar

A

Adjusted EBIT

Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern) bereinigt um einmalige, nicht operative Einflüsse.

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

Kennzahl zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns. Sie berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen.

C

Call-Option

Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

Cashflow

Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Compliance

Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

D

Dividendenrendite

Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

Durchschnittserlöse/Yields

Die durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielten Verkehrserlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

E

EBIT

Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern. Sie errechnet sich aus den operativen Gesamterlösen abzüglich der operativen Aufwendungen zuzüglich des Beteiligungsergebnisses.

EBITDA

Finanzkennzahl. Sie wird ermittelt aus dem Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen. Der Begriff Abschreibungen umfasst hier sowohl die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen als auch auf lang- und kurzfristige Finanzvermögenswerte. Weiterhin sind die außerordentlichen Abschreibungen der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen und der zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte enthalten.

Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl. Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital (Bilanzsumme) an.

Equity-Bewertung

Bilanzierungsmethode von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures. Danach werden diese von der bilanzierenden Gesellschaft entsprechend ihrem Anteil am Reinvermögen (Equity) der Beteiligung bewertet.

F

Free Cashflow

Finanzkennzahl. Sie zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettzahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem Operativen Cashflow.

H

Hub/Drehkreuz

In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen“ einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

I

IATA

International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

J

Jet Fuel Crack

Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.



K

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

L

Latente Steuern

Posten zur Darstellung steuerlicher Bewertungsunterschiede. Latente Steuern bildet man bei zeitlich begrenzten Differenzen zwischen Konzernbilanz und Steuerbilanz, um den Steuer Aufwand entsprechend dem Konzernergebnis auszuweisen.

Low-Cost-Carrier

Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundarflughafen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

M

MRO

Abkürzung (Maintenance, Repair & Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

N

Nettokreditverschuldung/Nettoliiquidität

Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Network Airlines

Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

R

Rating

Eine auf den internationalen Finanzmärkten standardisierte Kennziffer zur Bewertung und Einstufung der Bonität eines Unternehmens. Ein Rating kann Rückschlüsse darauf zulassen, ob ein Emittent in der Lage ist, seine in den Emissionsbedingungen getätigten Verpflichtungen in vollem Umfang zu erfüllen.

Return On Capital Employed – ROCE

Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Das EBIT wird dabei durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital dividiert. Der dadurch errechnete Wert gibt die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder.

S

Sitzkilometer/Tonnenkilometer

Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT) bedeutet: Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

Sitzladefaktor/Nutzladefaktor

Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

Streubesitz/Free Float

Anteil von Aktien eines Unternehmens, der von einer Vielzahl von Aktionären gehalten wird und ohne Beschränkungen an der Börse gehandelt werden kann.

Stückkosten/Stückerlöse

Kennzahl im Luftverkehr. Bei den Stückkosten (CASK) handelt es sich um die operativen Aufwendungen dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer. Bei den Stückerlösen (RASK) handelt es sich um die Erlöse dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer.

T

Total Shareholder Return

Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die Anlegerinnen und Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus der Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus dem: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlter Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

Trade Working Capital

Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.



U

Umsatzrendite

Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

V

Verkehrserlöse

Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

Vinkulierte Namensaktien

Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

W

Weighted Average Cost of Capital – WACC

Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

Wertberichtigung

Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

Wet-Lease

Anmietung eines Flugzeugs von einer anderen Fluggesellschaft, einschließlich dessen Cockpit- und Kabinencrew sowie Wartung und Versicherung.



Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafiken

Bericht des Aufsichtsrats

G01	Ausschüsse des Aufsichtsrats	14

Lufthansa Aktie

G02	Analystenempfehlungen	17
G03	Aktionärsstruktur nach Nationalitäten	17

Grundlagen des Konzerns

G04	Struktur Lufthansa Group	20
G05	Leitbild der Lufthansa Group	21
G06	Finanzstrategie	24
G07	Anzahl der Mitarbeitenden	32
G08	Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern	32
G09	Mitarbeitende nach Regionen	32

Wirtschaftsbericht

G10	Preisentwicklung Brent und Kerosin	37
G11	Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz	42
G12	Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	44
G13	Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen	47
G14	Adjusted Free Cashflow	48
G15	Cashflow und Investitionen	48
G16	Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten	49
G17	Bilanzstruktur	51

Geschäftsfelder

G18	Passagier-Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	57
G19	Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	70
G20	Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	75

Chancen- und Risikobericht

G21	Risikomanagement bei der Lufthansa Group	79
G22	Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken	80

Prognosebericht

G23	Entwicklung Branchennettoergebnis	94

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

G24	Relevante Sustainable Development Goals (SDG) der Lufthansa Group	107
G25	Nachhaltigkeitsratings und Indizes	107
G26	Wertschöpfungskette der Lufthansa Group	110
G27	Anspruchsgruppen der Lufthansa Group	127
G28	Vier Säulen für den Klimaschutz	166
G29	Maßnahmen für aktiven Schallschutz	175

Vergütungsbericht

G30	STI 2025: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted EBIT	371
G31	STI 2025: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted Free Cashflow	371
G32	STI 2025: Nachhaltigkeitsziel „Kunde“	372
G33	STI 2025: Nachhaltigkeitsziel „Mitarbeiter“	372
G34	Zielerreichung STI 2025	373
G35	Laufende LTI-Programme zum 31. Dezember 2025	374
G36	LTI 2025: Ziel Adjusted ROCE	375
G37	LTI 2025: Ziel relativer Total Shareholder Return	376
G38	LTI 2025: Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“	376
G39	Zielerreichung LTI 2022	377



Tabellen

Kennzahlen

T001	Kennzahlen Lufthansa Group	3
T002	Passagier-Airlines	4
T003	Logistik	4
T004	Technik	4

Bericht des Aufsichtsrats

T005	Individuelle Sitzungsteilnahme 2025	13

Lufthansa Aktie

T006	Kennzahlen zur Lufthansa Aktie	16
T007	Daten zur Lufthansa Aktie	17

Grundlagen des Konzerns

T008	Berechnung Adjusted ROCE	25
T009	Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	28
T010	Entwicklung der Ratings	28
T011	Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge	29
T012	Flottenbestellung Lufthansa Group	30

Wirtschaftsbericht

T013	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	36
T014	Währungsentwicklung	36
T015	Zinsentwicklung	37
T016	Absatzentwicklung in der Luftfahrt	37
T017	Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt	38
T018	Entwicklung wesentlicher KPIs	39
T019	Umsatz und Erträge	41
T020	Aufwendungen	43
T021	Ergebnisstruktur Lufthansa Group	45
T022	Überleitung Ergebnisse	46
T023	Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group	50
T024	Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite	52
T025	Berechnung Nettokreditverschuldung	52

Geschäftsfelder

T026	Kennzahlen Passagier-Airlines	54
T027	Leistungsdaten Passagier-Airlines	56
T028	Operative Kennzahlen Passagier-Airlines	56
T029	Entwicklung der Verkehrsgebiete Passagier-Airlines	56
T030	Aufwendungen Passagier-Airlines	57
T031	Kennzahlen Lufthansa Airlines	58
T032	Kennzahlen SWISS	61
T033	Kennzahlen Austrian Airlines	63
T034	Kennzahlen Brussels Airlines	64
T035	Kennzahlen Eurowings	65
T036	Kennzahlen Logistik	67
T037	Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik	69
T038	Entwicklung der Verkehrsgebiete Logistik	69
T039	Aufwendungen Logistik	70
T040	Kennzahlen Technik	71
T041	Aufwendungen Technik	74
T042	Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	76

Chancen- und Risikobericht

T043	Top-Risiken Lufthansa Group	83

Prognosebericht

T044	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	93
T045	Prognose wesentlicher KPIs	97

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

T046	Nachhaltigkeitsaspekte der Lufthansa Group im Jahr 2025 §§ 289c und 315c HGB	108
T047	Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025 §§ 289b bis e HGB	109

T048	ESRS2 GOV-1 Qualifikationsmatrix für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025	114
T049	ESRS2 GOV-1 23 Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG im Jahr 2025	115
T050	ESRS 2 GOV-4 30 & 32 Erklärung zur Sorgfaltspflicht im Jahr 2025	121
T051	ESRS 2 SBM-1 40a Verteilung der Beschäftigten nach Regionen zum Stichtag 31.12.2025	125
T052	ESRS 2 SBM-1 40b Umsatz nach ESRS-Sektoren im Jahr 2025	126
T053	ESRS 2 SBM-2 Stakeholder-Dialogformate der Lufthansa Group	128
T054	ESRS2 SBM-3 48 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Jahr 2025	130
T055	ESRS 2 IRO-2 56 In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung der Lufthansa Group abgedeckte Angabepflichten (DRs) im Jahr 2025	152
T056	ESRS 2 IRO-2 Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben im Jahr 2025	155
T057	Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Allgemeine Angaben	160
T058	ESRS E1-5 AR34 Energieverbrauch und Energiemix im Jahr 2025	171
T059	ESRS E1-6 AR48 Treibhausgasemissionen im Jahr 2025	172
T060	ESRS E1-6 54 THG-Intensität pro Nettoerlös im Jahr 2025	173
T061	ESRS E1-7 59a & b im Jahr 2025 gelöschte CO ₂ -Zertifikate	174
T062	Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Umwelt	185
T063	Anteil des Umsatzes, CapEx und OpEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (zusammenfassende KPI)	199



T064	Umsatz-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Wirtschaftstätigkeit)	199
T065	CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Wirtschaftstätigkeit)	200
T066	OpEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Wirtschaftstätigkeit)	200
T067	ESRS S1-5 46 Ziele der Lufthansa Group im Personalbereich	210
T068	ESRS S1-6 50a Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens zum Stichtag 31.12.2025	210
T069	ESRS S1-6 50a Beschäftigte pro Land zum Stichtag 31.12.2025	210
T070	ESRS S1-6 & S1-9 50a & 66a Beschäftigten-Kategorien nach Geschlecht zum Stichtag 31.12.2025	210
T071	ESRS S1-6 50b Art des Arbeitsvertrags nach Geschlecht zum Stichtag 31.12.2025	211
T072	ESRS S1-8 60b & 63a Tarifierungsquote und Arbeitnehmervertretung zum Stichtag 31.12.2025	211
T073	ESRS S1-9 66a Geschlechterverteilung des Top-Managements zum Stichtag 31.12.2025	212
T074	ESRS S1-9 66b Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen zum Stichtag 31.12.2025	212
T075	ESRS S1-17 103 Vorfälle und Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten im Jahr 2025	213
T076	ESRS S1-17 104 Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und Zwischenfälle im Jahr 2025	213
T077	Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Soziales	233

T078	ESRS G1-5 29a Vertretung der Lufthansa Group, im Zusammenhang politischer Einflussnahme oder Lobbytätigkeiten im Jahr 2025	246
T079	ESRS G1-5 29b i) Realisierte (ggf. geleistete) finanzielle Beiträge und politische Sachleistungen im Jahr 2025	246
T080	ESRS G1-6 33b Standardzahlungsbedingungen & Zahlungen, die mit diesen Standardbedingungen übereinstimmen, im Jahr 2025	249
T081	Berechnungsgrundlagen im Jahr 2025 – Governance	250

Erläuterungen zum Einzelabschluss

T082	Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG	252
T083	Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	253
T084	Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	254

Konzernabschluss

T085	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	257
T086	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	257
T087	Konzernbilanz – Aktiva	258
T087	Konzernbilanz – Passiva	258
T088	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	259
T089	Konzern-Kapitalflussrechnung	260

Allgemeine Angaben

T090	IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2025)	261
T091	IFRS-Verlautbarung (von EU übernommen)	262
T092	IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)	262
T093	Wechselkurse	266
T094	Nutzungsdauern für Sachanlagen	267

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

T095	Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 2024/2025	276

T096	Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen 2024/2025	277
T097	Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	277
T098	Sonstige betriebliche Erträge	277
T099	Vertraglich vereinbarte Leasingzahlungen (Leasinggeber)	278
T100	Materialaufwand	278
T101	Personalaufwand	279
T102	Mitarbeitende	279
T103	Abschreibungen	279
T104	Sonstige betriebliche Aufwendungen	280
T105	Beteiligungsergebnis	280
T106	Zinsergebnis	281
T107	Übrige Finanzposten	281
T108	Ertragsteuern	282
T109	Steuerüberleitungsrechnung	282
T110	Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten	283
T111	Nutzungsbegrenzungen nicht aktivierter Verlustvorräte	284
T112	Ergebnis je Aktie	284

Erläuterungen zur Konzernbilanz

T113	Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	285
T114	Werthaltigkeitsprüfungen 2024/2025	287
T115	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	288
T116	Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten	288
T117	Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	289
T118	Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten	289
T119	Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen	290
T120	Nutzungsrechte	290
T121	Erfolgswirksame Leasingaufwendungen	291
T122	Angaben zu Verlängerungsoptionen und variablen Leasingzahlungen	292
T123	Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse	292



T124	Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	293
T125	Bilanzdaten Italia Trasporto Aereo S.p.A, Rom, Italien	293
T126	Ergebnisdaten Italia Trasporto Aereo S.p.A, Rom, Italien	293
T127	Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	294
T128	Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	294
T129	Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbh & Co oHG, München-Flughafen	294
T130	Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbh & Co oHG, München-Flughafen	294
T131	Ergebnisdaten und Buchwerte At-Equity-bewerteter Gemeinschaftsunternehmen	295
T132	Ergebnisdaten und Buchwerte At-Equity-bewerteter assoziierter Unternehmen	295
T133	Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere	295
T134	Langfristige Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	295
T135	Vorräte	296
T136	Vertragsvermögenswerte	296
T137	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	296
T138	Eigen- und Fremdkapital	299
T139	Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (other comprehensive income)	299
T140	Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern	300
T141	Leistungsorientierte Versorgungszusagen	302
T142	Aufteilung der leistungsorientierten Zusagen	303
T143	Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	304

T144	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften	305
T145	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften	305
T146	Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen	306
T147	Zusammensetzung des Planvermögens	307
T148	Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen	308
T149	Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen	309
T150	Finanzierungsstand	309
T151	Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2024/2025	310
T152	Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen	311
T153	Finanzschulden	311
T154	Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten	312
T155	Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	312
T156	Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	312
T157	Entwicklung des Bestands an Optionen und virtuellen Aktien	313
T158	Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte und virtuellen Aktien zum 31.12.2024/31.12.2025	314
T159	Vertragsverbindlichkeiten	315
T160	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	316
T161	Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	316

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

T162	Segmentinformationen nach den berichts-pflichtigen Segmenten 2024/2025	318
T163	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen	320
T164	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern	321

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

T165	Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen	322
T166	Finanzschulden 2024/2025	323

Sonstige Erläuterungen

T167	Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz	324
T168	Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz	325
T169	Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien	326
T170	Finanzschulden	326
T171	Fair-Value-Hierarchie von Vermögenswerten	327
T172	Fair-Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten	327
T173	Saldierung von finanziellen Vermögenswerten	328
T174	Saldierung von finanziellen Verbindlichkeiten	328
T175	Währungssicherungen, Stand 2025	329
T176	USD-Investitionssicherungen, gesichert in EUR	329
T177	Sensitivitätsanalyse nach Währungen	329
T178	Zinsexposure nach Zinssicherungen	330
T179	Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte	330
T180	Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau	330
T181	Treibstoffsicherungen	331
T182	Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises	331
T183	Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2024/31.12.2025	332
T184	In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte	334
T185	Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges	334



T186	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	335
T187	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten	335
T188	Risikovorsorgespiegel 2024/2025	337
T189	Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	337
T190	Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital	338
T191	Haftungsverhältnisse	338
T192	Zahlungsverpflichtungen aus noch nicht zugegangenen Nutzungsrechten	340
T193	Honorar des Abschlussprüfers	340
T194	Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers	341

Zusammensetzung des Konzerns

T195	Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2025 bis 31.12.2025	342
T196	Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften	342
T197	An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen	344
T198	Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen	345
T199	Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	345
T200	Vorstandsvergütung (IFRS)	346
T201	Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2025	347
T202	Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2025	351
T203	Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2025	351
T204	Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2025	351
T205	Übrige Anteile zum 31.12.2025	352

Vergütungsbericht

T206	Übersicht der Änderungen am Vorstandsvergütungssystem	366
T207	Umgang mit Investorenfeedback im Jahr 2025	367
T208	Vorstandsvergütungssystem 2025	368
T209	Zielvergütung und relativer Anteil 2025 und 2024	369
T210	Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2022	370
T211	Gesamtzielerreichung und Auszahlungsbeträge STI 2025	373
T212	Bedingt zugeteilte Aktien LTI 2025 – Zuteilungskurs: 6,62 €	375
T213	LTI 2022: Zielsetzung und Zielerreichung	377
T214	Auszahlungsbeträge aus dem LTI 2022 – Gesamtzielerreichung 148,07 %	378
T215	Aktienbesitz der im Geschäftsjahr 2025 aktiven Vorstandsmitglieder	378
T216	Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS	379
T217	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – Im Geschäftsjahr 2025 aktive Mitglieder des Vorstands	381
T218	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – Frühere Mitglieder des Vorstands	382
T219	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 AktG – Mitglieder des Aufsichtsrats	384
T220	Vergleichende Darstellung der Veränderung der Vergütung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Belegschaft sowie der Ertragsentwicklung	386

Weitere Informationen

T221	Sustainable Development Goals (SDG)	389
T222	Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index	397
T223	Zehn-Jahres-Übersicht	403



Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151-153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln, HRB 2168

Redaktion

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

Konzept und Gestaltung

RYZE Digital
www.ryze-digital.de

Zeichenerklärung

[↗](#) Seitenverweis
[📄](#) Internetverweis

Deutsche Lufthansa AG

Investor Relations
Lufthansa Aviation Center
Airportring
60546 Frankfurt am Main
Deutschland

investor.relations@dlh.de

lufthansagroup.com
lufthansagroup.com/investor-relations
lufthansagroup.com/verantwortung

Kontakt

Marc-Dominic Nettesheim

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

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

www.lufthansagroup.com/investor-relations

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2025 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

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

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Finanzkalender 2026

6. Mai	Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar – März 2026
12. Mai	Hauptversammlung 2026
4. August	Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2026
3. November	Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2026